PETER DE GRAAF

ALLE AUTO'S I

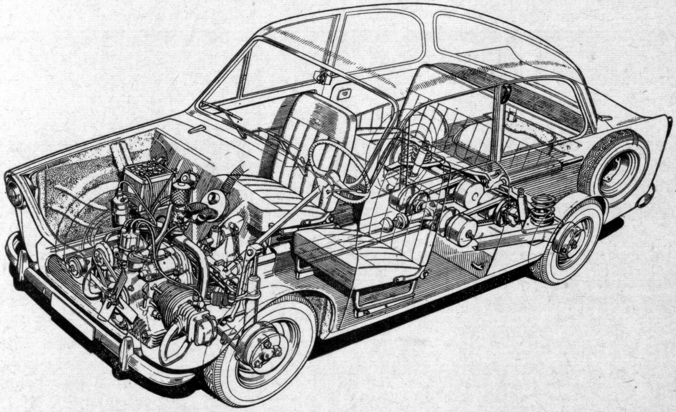
VAN 3000 TOT 7000 GLD

65 **ALKENREEKS** ● *Beeld-Encyclopedie* ● **ALKMAAR** 65

PETER DE GRAAF
Algemeen Redacteur KNAC-weekblad „De Auto"

ALLE AUTO'S I

VAN 3000 TOT 7000 GULDEN



Interieur van de DAF-600. Zie pag. 27.

NR 65

© Copyright Uitgeverij DE ALK, Alkmaar, Holland

ALKENREEKS • *Beeld-Encyclopedie* • ALKMAAR

BETER AUTO-RIJDEN

Dit boekje wil allerminst een „voortgezette rijopleiding" zijn. In dit kleine hoofdstuk zullen we dus maar heel terloops enkele punten van het „beter rijden" vermelden. We geloven echter, dat dit hoofdstuk al zijn nut gehad zal hebben, als iedere automobilist van ons aan wil nemen, dat hij altijd nog veel te leren heeft. En niet alleen iedereen die juist dat roze papiertje in zijn zak heeft, maar ook iedereen die al langer automobilist is (ons zelf niet uitgezonderd). Want wie weet, dat hij nog veel te leren heeft in het verkeer en dat hij nog dagelijks fouten kan maken, die zal met aandacht gaan rijden. En dat MET AANDACHT rijden, is een van de eerste vereisten. Zovelen menen, dat auto-rijden en aan het verkeer deelnemen in feite een eenvoudige zaak is. Maar dat is het niet. Het is een handeling, die alle aandacht vereist, die de gehele inspanning vraagt. Piloten van grote straalvliegtuigen vertellen ons, dat ze het gemakkelijker vinden een DC8 van New-York naar Amsterdam te brengen, dan een auto van Amsterdam naar Maastricht. Bovendien vinden ze dat laatste veel gevaarlijker. En dat zij en wij gelijk hebben, dat behoeven we niet te bewijzen. Dat autorijden niet een zaak is van één hand losjes aan het stuur en de andere achteloos over de leuning van de passagierszetel, dat wordt bewezen door de dagelijkse trieste balans van ongelukken op de Nederlandse wegen. Ongelukken, waarvan de oorzaak bijna altijd is: het falen van de mens achter het stuur. Ongelukken dus die voorkomen hadden kunnen worden, wat de aanleiding ertoe ook was. Want wie geen overdreven en grote risico's neemt, die kan veel ongevallen voorkomen, mits hij paraat is en op de juiste wijze handelt. Slippen, in de berm terecht komen, de macht over het stuur verliezen, de oorzaak van veel ongevallen op de buitenwegen, zijn alle ongelukken, die niet gebeurd waren als de bestuurder niet te veel risico's had genomen, of geweten had (en ook gedaan had) wat hij in de voorkomende gevallen had moeten doen. Goed autorijden is een Kunst met een hele grote K. Een goede automobilist is zeker niet de man, die alleen maar heel snel kan rijden. Het gaspedaal intrappen kan men een kind leren. Een goed automobilist is hij, die op de juiste wijze achter het stuur zit, die er altijd op verdacht is, dat er iets kan gebeuren, die weet wat hij moet doen als er plotseling op een buitenweg een auto dwars over de weg staat, die bedacht is op plotselinge stoten van een sterke zij-wind, die weet wat hij moet doen als zijn wagen slipt, die weet hoe hij moet remmen om zijn wagen zo snel mogelijk tot stilstand te brengen enz. en natuurlijk is een goede

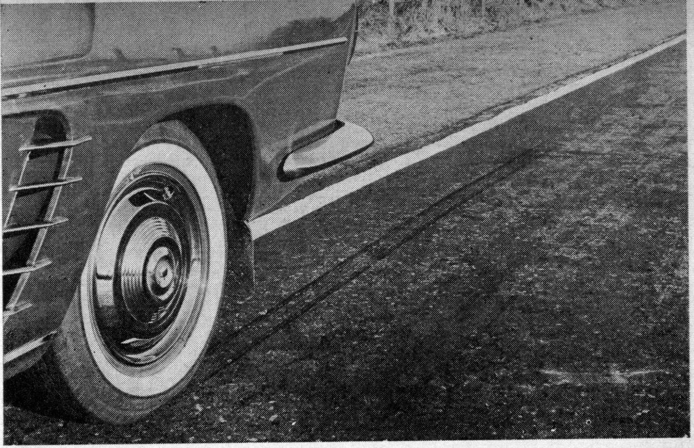
Dit is de juiste houding achter ELK auto-stuur. Vrij ver van het stuur verwijderd, de armen bijna gestrekt, de benen een niet te grote hoek in de knieën laten maken.

---

automobilist iemand, die graag bereid is, iets van iemand aan te nemen die het mogelijk beter weet dan hij. Wat dat laatste betreft, we schreven al dat we slechts een hoogst enkel punt in dit boekje kunnen behandelen. Maar voor wie werkelijk goed en veilig wil leren rijden, zijn er wegen genoeg te vinden om dat te leren. In de eerste plaats hebben zowel de KNAC als de ANWB beiden een cursus waar ervaren instructeurs u veiliger autorijden kunnen leren. Zo'n cursus heet dan Voortgezette Rij-opleiding of Verhoogde Rijvaardigheid en de naam zegt al voldoende. Daarnaast heeft de KNAC ook nog een drie-tal zogenaamde slipbanen in ons land (Amsterdam, Arnhem en Drachten) waar anti-slip cursussen van één dag gegeven worden. Daar leert men niet alleen de juiste bediening van de wagen om een slip te redresseren en te remmen op gladde wegen, maar ook vele andere bijzonderheden die met goed auto-rijden te maken hebben.
Wat nu de punten betreft, waarop wij in dit hoofdstuk willen wijzen, het volgende:
In de eerste plaats de juiste houding achter het stuur. Die is enorm

belangrijk. Te veel ziet men nog mensen dicht achter het stuur zitten met heel scherp gebogen armen. Ze hangen bijna aan het stuur. En als men hen erop wijst, dat dit fout is, zeggen ze „Ja, maar alleen zó zit ik prettig achter het stuur". Dat is natuurlijk wel waar, maar dat komt omdat ze het zich zo aangewend hebben. Het afwennen is dan natuurlijk moeilijk en de andere (juiste!) houding, geeft in het begin een onprettig gevoel. Maar toch is de enig goede houding achter het stuur, dié waarbij men tamelijk ver van het stuur afzit en waarbij de armen bijna geheel gestrekt zijn en de benen in de knieën ook *niet* een scherpe hoek maken. Er zijn talloze redenen om zó achter het stuur te gaan zitten. Het is bijv. minder vermoeiend. Bij bijna gestrekte armen liggen de spieren in een „natuurlijke" houding en behoeven zij zich niet te spannen, wat wel gebeurt als de armen „onnatuurlijk" gebogen zijn. Ook wordt de vermoeidheid beter bestreden, omdat de bloedsomloop veel vrijer zijn gang kan gaan dan bij gebogen armen. Datzelfde geldt voor de benen. Dan is er het feit, dat men sneller reageren kan, als de spieren van armen en benen uit een „ontspannen houding" in beweging moeten komen. En snelle reactie is in het verkeer vaak een levensnoodzaak! De houding met bijna gestrekte armen dwingt bovendien het lichaam tot een meer rechte houding. Dat is belangrijk a) tegen de vermoeidheid van de rug- en nekspieren, b) de maag zit minder in de „knel" minder snel een „auto-buikje", c) dwingt het de bestuurder verder voor de wagen uit te zien en niet op de paar vierkante meter voor de grille te staren. En goed autorijden is nog altijd net als regeren, vóóruit zien. Een van de belangrijkste punten is ook, dat men een veel grotere „slag" met het stuurwiel heeft, zonder te hoeven verpakken als men het stuurwiel moet verdraaien. Gebogen armen komen al heel gauw „in de knoop" en de bestuurder moet dan zijn handen verplaatsen. Tijdens het verplaatsen kan hij de wagen bijna niet besturen. Toch kan zo'n moment beslissend zijn. Als er bij een onoverzichtelijke hoek plotseling een kind oversteekt, kan één stuurbeweging voldoende zijn om het kind te redden. Wie juist met gebogen armen bezig is te „verpakken", is dat onderdeel van een seconde volkomen machteloos. Tenslotte willen we nog één reden noemen van de velen. In geval van een onverhoopt ongeval namelijk, heeft men als men met bijna gestrekte armen stuurt, al een natuurlijke afweerhouding. In een ogenblik tijd spannen zich de spieren namelijk vanzelf en duwt men a.h.w. het stuurwiel van zich af. Dat kan voorkomen, dat men ernstig gewond raakt door de stuurkolom, het dashboard of de voorruit. Wie met gebogen armen stuurt, mist deze verdediging en loopt veel kwadere kansen.

Een ander punt is de wijze, waarop men het stuurwiel vast moet



Een remspoor van bandenrubber op het wegdek, geeft wel aan dat de bestuurder krachtig geremd heeft, maar betekent niet dat de snelste manier van stoppen is gebruikt.

---

houden. De enig juiste wijze is met de handen (BEIDE HANDEN ALTIJD) op de plaats, die overeenkomt met de uiteinden van de wijzers van de klok, als deze op „tien voor twee" of „tien over tien" staat. Alleen op die wijze oefent men de meeste kracht uit op het stuurwiel, is men in staat dit zo snel mogelijk te draaien en kan men bij grote wiel-uitslagen, de rand van het stuurwiel „verpakken" zonder het stuur uit de controle te verliezen.
Het remmen is ook een belangrijke zaak. Velen menen, dat zo snel mogelijk remmen betekent dat men zo hard mogelijk op het pedaal moet drukken. Niets is minder waar en dat is ook op alle mogelijke wijzen bewezen. Een wiel dat blokkeert, remt namelijk minder snel dan een wiel, dat alleen maar tegen gehouden wordt tot het uiterste, maar wat toegestaan wordt te blijven draaien tot de wagen stilstaat. Op duurdere wagens en bij vliegtuigen treft men dan ook een inrichting aan, die voorkomt dat het wiel blokkeert, als men hevig remt. Die wagens en die vliegtuigen remmen uitstekend, maar men zal nooit een rubberspoor zien op het asfalt of het beton. Wij zullen het met onze voeten moeten doen en dat kan ook heel gemakkelijk.

Wie plotseling heel sterk moet remmen, zowel op een gladde als een droge weg, die moet namelijk de rem heel stevig intrappen, snel weer helemaal loslaten, snel weer intrappen enz. totdat de wagen stilstaat. Tijdens dit remmen voelt men dan de wagen steeds naar voren overhellen in zijn veren en dat is juist de bedoeling. Men moet als het ware op de cadans van dat inveren remmen. Steeds als de „neus" zich weer opricht, de remmen weer intrappen. Hier baart oefening de kunst natuurlijk. Trekt de wagen scheef, op een glad wegdek bijv., dan kan men in de heel korte periode dat de pedaal weer omhoog is, sturen (sturen met geblokkeerde wielen gaat nooit) en zo de wagen in het rechte spoor houden. En bedenkt u wel, dat remmen niet altijd het eerste en het beste redmiddel is, als men in nood is. Loopt er bijv. een wiel van de wagen, krijgt men een lekke band of komt men in de berm terecht, dan MOET MEN BESLIST NIET REMMEN, anders wordt het gevaar alleen maar groter. In de eerste twee gevallen de wagen uit laten lopen en sturen, in het laatste geval gasgeven en de wagen weer op de weg sturen.
Tenslotte nog iets over het rijden op gladde wegen en het corrigeren van slips; de oorzaken van vele ongevallen is, achteraf meestal de reden van het „verliezen van de macht over het stuur". Juist over het gedrag bij gladde wegen en over het redresseren van een slip zijn vele verkeerde meningen in omloop. Oudere automobilisten hoort men velerlei theorieën verkondigen over de behandeling van de auto in dergelijke gevallen.
We kunnen hier tegenover maar één ding stellen. Zowel aan de verschillende anti-slipscholen in ons land, alswel aan de beroemde politie-rijschool in Engeland, bij de automobielclubs in Amerika en Denemarken, bij de legers van verschillende landen, bij een aantal Technische Hoge Scholen waar men het probleem strikt wetenschappelijk benaderde en ook onder de coureurs die aan races deelnemen, is men tot één gemeenschappelijke theorie gekomen. Die berust op het volgende. Een slip treedt in 90% op aan de aangedreven wielen. De krachten, die op die wielen uitgeoefend worden, zijn dus verantwoordelijk voor het slippen en als men die elimineert, zal het „slippen" dus beëindigd worden. Vooral het feit, dat door de werking van het differentieel, het ene wiel meer aangedreven of afgeremd zal worden dan het andere, is belangrijk bij deze vaststelling. En dus is de enige remedie tegen het slippen, het onmiddellijk ontkoppelen (debrayeren). Op die manier neemt men de aandrijvende krachten en daarmee de differentieelwerking weg en zal de slip niet verder doorzetten. Een „hoepel" die men vrij over het ijs laat rollen, slipt tenslotte ook niet.
Als er dus een slip optreedt is het eerste wat men moet doen, ont-

De ene auto meer dan de andere, maar elke auto zal naar voren in de veren hellen, als er geremd wordt. Hiervan kan men een nuttig gebruik maken, als men in „cadans" remt bij noodgevallen.

---

koppelen. Niet remmen, niet terugschakelen, alleen ontkoppelen. Wel moet men tezelfdertijd natuurlijk de koersverandering, die door het eerste optreden van de slip ontstaan is, corrigeren. Dit gebeurt eenvoudig door te sturen. Men brengt de wagen weer recht op de weg. Deze handeling moet natuurlijk geoefend worden, want iedereen heeft de neiging om bij een slip op de rem te gaan trappen en dat is ten ene male fout. Men kan dit dan ook eigenlijk alleen bij een slipschool leren.
Wat het rijden op gladde wegen betreft, volgt uit het voorgaande al, dat men alles moet vermijden om plotseling versnellende of vertragende krachten op de wielen te laten werken. Als het glad is, is het dan ook het beste om op de hoogste versnelling te rijden (tijdelijk is dat niet schadelijk voor de motor) daarin zo lang mogelijk te blijven „hangen" en over het geheel weinig te schakelen. Remmen dient dan te gebeuren met de koppeling ingetrapt en in „cadans", zoals al eerder beschreven. Afremmen op de motor is ook bij gladheid buitengewoon gevaarlijk en kan een onmiddellijke slip ten gevolge hebben.

VERKLARING VAN DE BENAMING VAN

Ons land heeft lange tijd geen eigen automobielfabriek meer gehad, zodat we in Nederland uitsluitend geïmporteerde wagens aantroffen. Daardoor is het te verklaren, dat wij voor de verschillende auto-modellen geen eigen Nederlandse namen hebben, maar veelal die uit het buitenland overnamen. Het gevolg is echter geweest, dat wij voor hetzelfde model verschillende benamingen hebben, omdat iedere importeur de benamingen uit het land van oorsprong van de auto overnam. Om enigszins orde te scheppen in deze naams-verwarring geven we hieronder een opsomming van de model-aanduidingen die in Nederland gebruikt worden, met daarbij de verklaring

Cabriolet: Algemene benaming voor een wagen met een linnendak, dat men op kan vouwen of op kan rollen. Een cabriolet kan zowel 4- als 2-persoons zijn, maar het is altijd een wagen die men open kan rijden.

Coach: De naam coach wordt wel gebruikt voor auto's met 2 portieren, maar met 4 zitplaatsen.

Combi of combinatiewagen: Hetzelfde type auto als de stationcar. Deze naam wordt meestal in Duitsland gebruikt, maar is nu ook in Nederland gemeengoed geworden. De naam duidt op het 2-zijdig karakter van deze wagen. Men kan er zowel goederen mee vervoeren, alswel hem als personenwagen gebruiken.

Convertible: De uit Engeland afkomstige naam voor een open wagen, voor 2- of 4-personen. De betekenis van deze naam is vrijwel gelijk aan die van de cabriolet.

Coupé: Onder een coupé verstaat men een gesloten auto, voorzien van 2 portieren met slechts plaats voor 2 personen. Betreft het een sportieve wagen, dan spreekt men wel van sport-coupé. Voor Amerikaanse auto's wordt de naam coupé ook wel gebruikt, als het gaat om een 4 persoons auto met slechts 2 portieren. In dat geval zal echter de middenstijl tussen het portierraam en het raam voor de passagier op de achterbank, een vaste verbinding moeten zijn.

Coupé de Ville: Een naam die men tegenwoordig niet veel meer tegenkomt. Hij had betrekking op een auto, waarbij de chauffeur in de openlucht zat, maar waarbij de passagiersruimte met een stalen dak overdekt was.

Drophead Coupé: Een typisch Engelse uitdrukking voor een 2 of 4 persoons wagen, die voorzien is van een linnendak en dus open te rijden is. De wagen heeft maar 2 portieren en aan de zijkant bevindt zich slechts één venster, namelijk in het portier. De tegenstelling is een z.g. fixedhead Coupé, eenzelfde model dus, waarbij het dak niet demontabel is en uit metaal of plastic bestaat.

Formulewagen: Om de wedstrijden zo eerlijk en zo veilig mogelijk te doen verlopen heeft men de racewagens in groepen onderverdeeld. De verschillende punten waaraan een racewagen moet voldoen om in een bepaalde groep te worden opgenomen, worden wel in de benaming formule samengevat. De formules hebben meestal betrekking op de cilinderinhoud. De tegenwoordige wedstrijden om het wereldkampioenschap der coureurs worden verreden volgens de z.g. formule 1, wat o.a. inhoudt dat de motor ten hoogste een inhoud mag hebben van 1500 cc.

Hardtop: De uitdrukking hardtop stamt uit Amerika en heeft betrekking op wagens, waarbij de stijl tussen het raam voor de achterpassagiers en het

voorste portierraam, tegelijk met het neerdraaien der beide vensters verdwijnt. Oorspronkelijk werd dit type alleen met 2 portieren gebouwd, tegenwoordig komen er ook 4-deurs hardtops voor. De naam hardtop wordt verder gebruikt voor 2-persoons open wagens, die voorzien kunnen worden van een vast metalen of plastic dak, dat dan op de wagen geschroefd kan worden.

Racewagen: Een wagen speciaal gebouwd voor snelheidswedstrijden op afgesloten circuits. Ze behoeven maar weinig met normale auto's gemeen te hebben en ze zijn dan ook niet voorzien van verlichting en spatschermen boven de wielen. Bovendien hebben ze geen portieren en maar één zitplaats.

Roadster: Een open, 2-persoons sportieve wagen voorzien van linnendak. Bij een roadster kan men zowel het dak, als de portierramen in de carrosserie laten verdwijnen, resp. gemakkelijk demonteren. Wordt hij open gereden dan hebben de inzittenden alleen het windscherm nog voor zich.

Saloon: Dit woord wordt voornamelijk in Engeland gebruikt, maar het heeft ongeveer dezelfde betekenis als het woord sedan. Een saloon is dus ook een gesloten auto voor minstens 4 personen, voorzien van 2 of 4 deuren.

Sedan: Een type aanduiding, die zowel in Frankrijk, Amerika, als Duitsland gebruikt wordt. In ons land verstaat men onder een sedan een gesloten auto voor minstens 4 personen, voorzien van 2 of 4 portieren. Vandaar dat men de uitdrukking 2-deurs of 4-deurs sedan tegenkomt.

Sportscar of sportwagen: De naam voor een 2-persoonswagen, waarbij de nadruk gelegd is op een sportief uiterlijk en op sportieve en snelle rij-eigenschappen. De officiële autosport, die internationaal streng gereglementeerd is en de benamingen voorschrijft voor en van de auto's die aan wedstrijden deelnemen, erkent de naam sportwagen echter niet meer voor het bovenomschreven model. Een sportieve 2-persoons auto voor algemeen gebruik op de openbare wegen, heet officieel een Gran Turismo, Grand Touring of Groottoerisme wagen. Volgens diezelfde regels heet een gewone personenauto een toerwagen.

Sportwagen: De volgens de internationaal geldende regels voor de autosport zo genoemde wagen, is speciaal gebouwd voor wedstrijden op afgesloten circuits, maar moet wel een aantal punten van overeenkomst hebben met een gewone toerwagen of Gran Turismo. Dat zijn bijv. 2 zitplaatsen, 2 portieren, een breed windscherm, achter- en koplichten en clignoteurs.

Stationcar: De na de oorlog in de mode gekomen auto, waarbij men geen kofferruimte aan de achterzijde construeert, maar het dak door laat lopen, zoals bij een bestelwagen het geval is. De banken achter de voorste zittingen worden dan zó gemaakt, dat men ze om kan klappen, waardoor van de achterzijde tot de voorste zittingen een lange laadruimte ontstaat.

Suburban: Een typisch Amerikaanse uitdrukking voor een stationwagen. De naam duidt op het gemak van deze wagen als men in een voorstad woont en bijv. zijn kinderen naar school moet brengen. Oorspronkelijk stamt deze uitdrukking van een fabriek die zijn eigen stationmodel zo noemde. Nu wordt de uitdrukking wel in algemene zin gebruikt voor stationcar.

Two seater: Een algemene benaming voor een wagen waarin slechts plaats is voor twee personen.

AUTOMERKEN GERANGSCHIKT

Van 3.000 tot 4.000 gulden

Fabrikant	Type	Prijs	Pag.
Goggomobil	T. 300	f 3.245.—	39
Goggomobil	T. 400	f 3.395.—	40
Fiat	500 D	f 3.450.—	30
Trabant	Standaard	f 3.575.—	59
Trabant	de Luxe	f 3.775.—	59
Citroën	2 CV	f 3.970.—	25
Renault	R. 3	f 3.995.—	49

Van 4.000 tot 5.000 gulden

Fabrikant	Type	Prijs	Pag.
Fiat	Giardiniera	f 4.000.—	30
Renault	R. 4	f 4.100.—	49
Daf	600 Standaard	f 4.130.—	27
Fiat	600 D	f 4.150.—	31
Trabant	Limousine Combi	f 4.190.—	59
Citroën	2 CV Luxe sedan	f 4.210.—	25
Fiat	Weinsberg	f 4.300.—	31
Goggomobil	T. 400 coupé	f 4.315.—	40
Citroën	Idem met extra achterruiten	f 4.350.—	25
Fiat	Bianchina	f 4.400.—	30
Renault	R. 4 de Luxe	f 4.400.—	49
Daf	750 Standaard	f 4.430.—	28
Citroën	2 CV Stationwagen	f 4.445.—	25
Fiat	600 D cabriolet	f 4.500.—	31
Daf	600 de Luxe	f 4.550.—	27
Austin	Seven	f 4.595.—	16
Morris	850 Standaard	f 4.595.—	42
Fiat	Jagst	f 4.600.—	31
Citroën	Ami 6 Standaard	f 4.790.—	26
N.S.U.	Prinz IV	f 4.795.—	45
Austin	Seven de Luxe	f 4.850.—	16
Daf	750 de Luxe	f 4.850.—	28
Morris	850 Standaard luxe	f 4.850.—	42
Isar	T. 700 de Luxe	f 4.925.—	41
Scaldia	(Moscovitch)	f 4.950.—	53
Citroën	Ami 6 de Luxe	f 4.950.—	26
Renault	Dauphine	f 4.995.—	50
Simca	900	f 4.995.—	54

Van 5.000 tot 6.000 gulden

Fabrikant	Type	Prijs	Pag.
Daf	Daffodil	f 5.150.—	29
Citroën	Ami 6 extra comfort	f 5.190.—	26
Volkswagen	1200 de Luxe	f 5.190.—	62
Ford	Anglia	f 5.150.—	36
Renault	Gordini	f 5.195.—	51
Skoda	Octavia	f 5.250.—	58

NAAR PRIJS

Fabrikant	Type	Prijs	Pag.
Wartburg	1000 de Luxe	f 5.250.—	63
Isar	T. 700 USA-uitv.	f 5.275.—	41
Volkswagen	1200 de Luxe	f 5.300.—	62
Morris	1000 Standaard	f 5.390.—	43
Fiat	Bianchina cabriolet	f 5.400.—	30
Simca	1000	f 5.495.—	54
B.M.W.	700 Limousine	f 5.495.—	21
Skoda	Octavia Super	f 5.495.—	58
Opel	Kadett	f 5.540.—	47
Renault	Ondine	f 5.550.—	50
Ford	Cortina 1200	f 5.555.—	37
Ford	Cardinal 12M	f 5.555.—	34
Morris	1000 cabriolet (4 persoons)	f 5.560.—	43
Auto Union	D.K.W. Junior F II	f 5.595.—	18
Isar	T. 700 combinatie	f 5.695.—	41
B.M.W.	Limousine de Luxe	f 5.695.—	21
Simca	1000 de Luxe	f 5.695.—	54
Morris	1000 4-deurs	f 5.760.—	43
B.M.W.	700 L.S. (Luxus)	f 5.895.—	23
Austin	A. 40 Mk. II	f 5.955.—	17
Auto Union	D.K.W. Junior de Luxe	f 5.995.—	18
Simca	Etoile	f 5.995.—	56
Renault	R. 8	f 5.995.—	52

Van 6.000 tot 7.000 gulden

Austin	A. 40 Mk. II combinatie	f 6.075.—	17
B.M.W.	700 Coupé	f 6.075.—	22
Renault	R. 8 (4 versnellingen)	f 6.150.—	52
Wartburg	Sedan de Luxe	f 6.240.—	63
Triumph	Herald Saloon	f 6.250.—	60
Fiat	1100 D	f 6.299.—	32
Panhard	Pl. 17	f 6.335.—	48
Skoda	Octavia Combi	f 6.475.—	58
N.S.U.	Sportprinz	f 6.475.—	46
Simca	Elysee	f 6.495.—	56
Fiat	1100 Speciale	f 6.500.—	32
Ford	Taunus 12M T.S.	f 6.500.—	35
Ford	Cortina Super	f 6.500.—	38
Wartburg	Stationwagen	f 6.555.—	63
Wolseley	Hornet	f 6.675.—	64
Simca	1300	f 6.785.—	55
B.M.W.	700 Sport-coupé	f 6.795.—	24
Auto Union	1000 Coupé	f 6.895.—	20
Triumph	Herald Coupé	f 6.950.—	61
Auto Union	1000 Coupé de Luxe	f 6.995.—	20
Morris	1100 4-deurs	f 6.995.—	44
Simca	Monthlery	f 6.995.—	57
Auto Union	D.K.W. F 12	f 6.995.—	19
Fiat	1300	f 6.999.—	33

TOELICHTING OP DE TECHNISCHE GEGEVENS

Technische gegevens vertellen niet alleen in duidelijke cijfers wat de prestaties van een auto zijn en wàt de voornaamste kenmerken, ze kunnen, als men de cijfers juist interpreteert, ook een beeld van het karakter van de wagen geven.
Dit laatste nu, is naar onze mening bijzonder belangrijk, want er bestaat geen auto A, in laten we zeggen de prijsklasse van f 5000.— tot f 6000.— die voor iedereen geschikt is die een wagen wil kopen in deze groep. Veel hangt af van de aard van de berijder zelf en het doel waarvoor hij zijn wagen moet gebruiken. Het zal zonder meer duidelijk zijn, dat de privérijder een ander type nodig heeft dan de vertegenwoordiger, die dagelijks honderden kilometers rijdt. Daarom lijkt ons een nadere toelichting op de specificaties gewenst.
MOTOR
De cilinderopstelling, in lijn, dwars, of als boxer, is in feite niet zo belangrijk. Het geeft enige indicatie over het type auto, namelijk conventioneel (in lijn) of meer modern (dwars of boxer).
Ook kan het een aanwijzing zijn voor de beschikbare interieurruimte; een cilinderopstelling in lijn neemt over het algemeen meer plaats in dan een opstelling dwars of een opstelling liggend tegenover elkaar, de zogenaamde boxermotor.
Het aantal cc's, dat zal zonder meer duidelijk zijn, geeft de totale cilinderinhoud van de motor aan. Dit is belangrijk in vergelijking met het vermogen dat de motor levert. Een motor met een kleine inhoud, die een groot aantal pk's levert, is een hoog opgevoerde motor en dat duidt ten eerste op een sportief karakter van de auto en ten tweede kan het een aanwijzing zijn wat betreft de levensduur. Een hoog vermogen uit een klein aantal cc's kan betekenen, een kwetsbaarder motor en een niet bijzonder lange levensduur. In dat laatste geval komt dat hoge vermogen meestal ook uit in een hoog toerental. En dat hoge toerental kan snellere slijtage betekenen.
Het koppel geeft een indicatie over de acceleratie en de wijze van bediening van de versnelling. Een hoog koppel betekent meestal een vrij felle acceleratie en weinig noodzaak tot veelvuldig gebruik van de versnellingsbak. Dit laatste wordt echter ook weer bepaald door het toerental, waarbij de motor zijn maximale koppel levert. Is dit laag, dan kan men vrij ver in de versnelling „afzakken", vóór men terug moet schakelen. Bij sportwagens echter wordt het koppel meestal geleverd bij toerentallen rond de 4000 en dat betekent, dat men om maximale acceleratie te verkrijgen, veel moet schakelen.
De verhouding boring en slag d.w.z. de doorsnee van de cilinder en de afstand, die de zuiger tussen zijn bovenste en zijn onderste punt

aflegt, kunnen eveneens een indicatie zijn ten aanzien van de levensduur, het schakelen en het benzineverbruik. Is de boring gelijk aan de slag dan spreekt men van een vierkante motor, is de boring groter dan de slag dan spreekt men van een overvierkante motor. Bij vierkante en overvierkante motoren is de zuigersnelheid uitgedrukt in afgelegde meters per seconde. Deze is dan relatief gering en er zal dus weinig cilinderslijtage optreden. Wel moet met dit type motoren over het algemeen vrij veel geschakeld worden. Zij zijn niet soepel dus. Een ander kenmerk is, een vrij progressief benzineverbruik, d.w.z. ze gebruiken bij 120 km per uur aanmerkelijk meer dan bij 90 km per uur. Bij z.g. lange slag motoren is natuurlijk het omgekeerde het geval.
De compressieverhouding bepaalt eigenlijk of men normale of superbenzine moet gebruiken. In het algemeen kan men stellen, dat bij een compressieverhouding van meer dan 7,5 : 1, superbenzine gebruikt moet worden.
Wat de electrische installatie betreft, zal het zonder meer duidelijk zijn dat een 12 Volts accu sterker is dan een 6 Volts. Minder problemen bij een koude start daardoor.

TRANSMISSIE

De enkelvoudige droge plaatkoppeling is de meest gebruikte tegenwoordig. Van een eventueel ander type zal men in de praktijk weinig bemerken. Een hydraulisch bediende koppeling werkt meestal wat lichter en is daarom op een lange rit wat minder vermoeiend. Synchromesh wil zeggen, dat men alleen door de koppelingspedaal in te trappen terug- of óp- kan schakelen. Is de eerste versnelling ook gesynchroniseerd, dan betekent dit een gemak in de stad, waar men soms uiterst langzaam moet rijden. Een versnellingshandle centraal in de vloer geplaatst betekent meestal een directer en daardoor prettiger bediening van de versnellingsbak. Een versnellingshefboom aan de stuurkolom werkt vaak wat moeilijker en door de vele „gewrichten" in het stangenstelsel, geven ze sneller aanleiding tot storing.

CARROSSERIE-CONSTRUCTIE

De meeste carrosserieën zijn tegenwoordig zelfdragend, d.w.z. dat wielen en wielophanging, alsook de motor etc. direct aan het koetswerk bevestigd zijn. De carrosserie vervult als het ware dezelfde functie als de boog van een brug, die op twee peilers rust. De voordelen van de zelfdragende carrosserie liggen ten eerste in de snellere productie, ten tweede in de geringere kosten, ten derde in een geringer gewicht en ten vierde in een nuttiger gebruik van de ruimte binnen het koetswerk. Dit alles in vergelijking tot de wagen met een chassis, waarbij dus eerst een stevig geraamte van ijzeren

balken wordt gemaakt, waaraan vervolgens motor, wielen, en wielophanging en tenslotte ook het koetswerk worden bevestigd. Een zelfdragende carrosserie echter wordt bij ongevallen meestal zwaarder beschadigd en is minder gemakkelijk te repareren dan een wagen met een apart chassis.

Wat de wielophanging betreft, moeten we in het kader van dit boekje erg kort zijn; elk systeem heeft zijn voor- en zijn nadelen. Wat men prefereert zal een proefrit, een onvoorwaardelijke vereiste bij de aankoop van elke auto, moeten uitmaken.

Het gewicht is niet alleen bepalend voor de wegenbelasting, die men betaalt (hoe meer gewicht, hoe meer wegenbelasting) maar geeft ook een aanwijzing over het karakter van de auto. Daarvoor is namelijk ook de verhouding kg/pk bepalend. Deze verhouding geeft dus inlichtingen over het vermogen tot versnelling en over het klimvermogen van de auto. Hoe minder gewicht één pk belast, des te meer acceleratie-vermogen zal de wagen in kwestie hebben. Wat deze pk's betreft, nog de opmerking, dat deskundigen spreken over SAE-pk's en DIN-pk's. SAE-pk's zijn eigenlijk wat geflatteerde pk's, want ze zijn gemeten aan de motor, zonder rekening te houden met allerlei accessoires die ook pk's vragen, zoals luchtfilters, de dynamo, waterpompen en uitlaten. De SAE-pk's zijn dus niet de pk's, die werkelijk aan de wielen komen. Dat zijn de DIN-pk's wel, want die zijn gemeten aan de motor met alles wat daaraan en daarbij behoort. De in dit boekje vermelde pk's zijn vrijwel alle SAE-pk's, opdat men beter vergelijkingsmateriaal heeft. Waar Din-pk's vermeld zijn, moet men ruwweg 12% optellen om tot SAE-pk's te komen. Dit hangt echter wel af van het type motor.

Wat de maten betreft, moet nog opgemerkt worden, dat deze buitenmaten niet helemaal bepalend zijn voor de interieurruimte. De carrosserievorm is daarop mede van grote invloed. Een kleinere auto kan een grotere interieurruimte hebben. De draaicirkel geeft een indicatie over de wendbaarheid van een wagen.

PRESTATIES EN VERBRUIK

De vermelde topsnelheid is de topsnelheid, die vrijwel alle wagens van het bepaalde type halen. Kleine afwijkingen kunnen natuurlijk per wagen optreden. De toelaatbare kruissnelheid geeft aan, dat men die snelheid gedurende onbepaalde tijd kan handhaven, zonder de motor schade te doen, op autobanen b.v. Tijdelijk een hogere- of topsnelheid doet de moderne wagens meestal geen kwaad.

Het gemiddeld benzineverbruik wil zeggen, het verbruik bij ongeveer $\frac{3}{4}$ van de topsnelheid op buitenwegen. In de stad zal de wagen meestal meer gebruiken; langdurig met hoge snelheden rijden heeft hetzelfde effect. Ook de rijstijl is van veel invloed. Fel accelereren kost veel benzine.

MODELLEN

De laatste berichten over nieuwe automobielen 1963

In het voorjaar van 1963 zal de Engelse Rootes Groep een nieuwe kleine wagen van het Merk Hillman introduceren. Het wordt een wagen in de groep auto's met een motor van ongeveer 1000 cc. Het is bekend, dat de wagen een aantal opmerkelijke constructie-punten zal vertonen, zoals een wat stationcar-achtige carrosserie, de motor achterin en een pneumatische smoorklep-bediening.

★

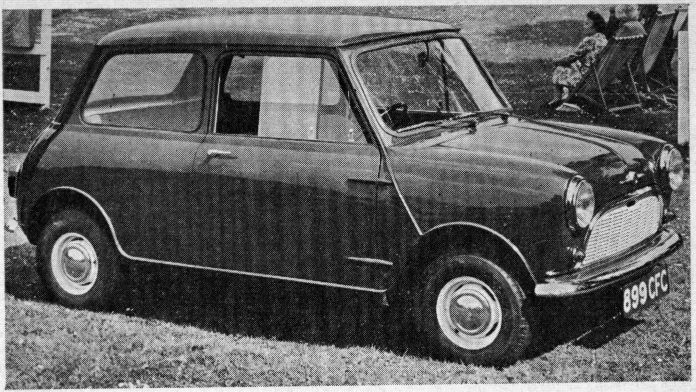
In het najaar van 1963 zal ook de Engelse Vauxhall Fabriek, die tot het General Motors Concern behoort, uitkomen met een wagen in de populaire 1 liter klasse. Veel bijzonderheden zijn nog niet bekend, maar men verwacht een conventionele constructie. De wagen zal waarschijnlijk in de prijsklasse tussen de 5000 en 6000 gulden komen.

★

Men meent ook zeker te weten, dat de Franse Peugeot fabriek met een kleinere wagen bezig is. Dit zou dan een wagen met een 1100 cc. motor worden. Voor het overige zijn er nog geen bijzonderheden bekend. Men verwacht de nieuwe Peugeot aan het eind van dit jaar of begin 1964.

AUSTIN **Seven**

34 Din pk | 848 cc | 116 km/u | 1 op 15 | f 4.595.—



Kleine 4 cilinder wagen met revolutionaire constructie-kenmerken, zoals dwars-geplaatste motor, rubber-vering en voorwiel-aandrijving. Aanvankelijk wat kinderziekten. Thans een populair type in Nederland, met goede reputatie.

MOTOR
4 cilinder in lijn, dwars voorin de wagen geplaatst, watergekoeld, de voorwielen aandrijvend.
Inhoud 848 cc.
Boring x slag 62.9 x 68.26 mm.
Compressie verh. 8.3 : 1.
Vermogen 34 Din pk bij 5500 t.p.m.
Koppel 6.1 mkg bij 2900 t.p.m.
Electrische installatie 12 Volt.
Tankinhoud 25 ltr.
Vereiste brandstof: superbenzine.

TRANSMISSIE
Normale koppeling. 4-versnellingsbak, waarvan 2, 3 en 4 synchromesh.
Versnellingshefboom centraal in de vloer.

CHASSIS EN CARROSSERIE
Zelfdragende carrosserie. 2 portieren, 4 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met rubber-veerelementen, achter onafhankelijk met rubber-veerelementen.
Trommelremmen rondom.
Lengte 3.05 mtr, breedte 1.39 mtr, hoogte 1.35 mtr.
Draaicirkel 9 mtr.
Gewicht 596 kg.
Bandenmaat 5.20 - 10.

PRESTATIES EN VERBRUIK
Topsnelheid 116 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 105 km/u.
Gemiddeld verbruik 6.5 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN
All risk f 400.—, W.A. f 140.— p.j.

WEGENBELASTING
f 48.— per jaar.

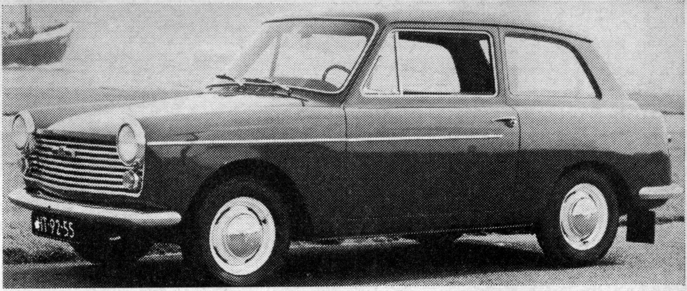
TYPES EN PRIJZEN
Seven f 4.595.—. Seven de Luxe f 4.850.—.
Ook verkrijgbaar met tot 997 cc opgevoerde motor, als Austin Cooper f 7.600.—.

FABRIKANT
The Austin Motor Co. Ltd. Longbridge, Birmingham, England.

IMPORTEUR
R. S. Stokvis en Zn. N.V., Heyman Dullaertplein, Rotterdam.

AUSTIN — A. 40 Mk. II

38 Din pk | 948 cc | 120 km/u | 1 op 13 | f 5.955.—



Kleine 4-persoons wagen van ruime opzet met „stationcar-achtige" carrosserie. Relatief hoge prestaties in deze klasse.

MOTOR

4 cilinder in lijn, watergekoeld, voorin de wagen geplaatst, achterwiel-aandrijving.
Boring x slag 64.58 x 83.72 mm.
Inhoud 1089 cc.
Compressie verh. 8.3 : 1.
Vermogen 48 pk bij 5100 t.p.m.
Koppel 8.3 mkg bij 2500 t.p.m.
Electrische installatie 12 Volt.
Tankinhoud 32 ltr.
Vereiste brandstof: superbenzine.

TRANSMISSIE

Normale koppeling, hydraulisch bediend. 4-versnellingsbak, waarvan 2, 3 en 4 synchromesh.
Plaats versnellingshefboom centraal in de vloer.

CHASSIS EN CARROSSERIE

Zelfdragende carrosserie. 2 portieren, 4 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met schroefveren, achter starre as met langsliggende bladveren.
Telescoopschokbrekers, trommelremmen rondom.
Lengte 3.68 mtr, breedte 1.51 mtr, hoogte 1.43 mtr.
Draaicirkel 10.7 mtr.
Gewicht 728 kg.
Bandenmaat 5.20 - 13.

PRESTATIES EN VERBRUIK.

Topsnelheid 125 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 115 km/u.
Gemiddeld verbruik 7.5 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN

All risk f 420.—, W.A. f 140.— p.j.

WEGENBELASTING

f 64.— per jaar.

TYPES EN PRIJZEN

Prijs f 5.955.—.
Combinatiewagen f 6.075.—.

FABRIKANT

The Austin Motor Co. Ltd. Longbridge, Birmingham, England.

IMPORTEUR

R. S. Stokvis en Zn. N.V., Heyman Dullaertplein, Rotterdam.

AUTO UNION D.K.W. Junior F. II

34 Din pk   741 cc   115 km/u   1 op 13   f 5.595.—

Een der weinig overgebleven twee-takt wagens in de populaire prijsklasse. Robuuste motor en relatief hoge prestaties. Verkrijgbaar met een meng-automaat, die benzine en smeer-olie zelf mengt.

MOTOR
3 cilinder in lijn, 2-takt, watergekoeld, voorin geplaatst, de voorwielen aandrijvend.
Boring x slag 68 x 68 mm.
Inhoud 741 cc.
Compressie verh. 8.25 : 1.
Vermogen 34 Din pk bij 4300 t.p.m.
Koppel 6.5 mkg bij 2500 t.p.m.
Electrische installatie 6 Volt.
Tankinhoud 35 ltr.
Vereiste brandstof: normale benzine.
Mengsmering door meng-automaat met aparte tank voor de olie.

TRANSMISSIE
Normale koppeling. 4-versnellingsbak, geheel synchromesh.
Versnellingshefboom aan de stuurkolom.

CHASSIS EN CARROSSERIE
Zelfdragende bodem. 2 portieren, 4 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met torsiestaven, achter onafhankelijk met dwars geplaatste torsie-stangen.
Telescoopschokbrekers, trommelremmen rondom, vooraan differentieel bevestigd.
Lengte 3.96 mtr, breedte 1.58 mtr, hoogte 1.43 mtr.
Draaicirkel 10 mtr.
Gewicht 695 kg.
Bandenmaat 5.20 - 12.

PRESTATIES EN VERBRUIK
Topsnelheid 115 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 115 km/u.
Gemiddeld verbruik 7.5 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN
All risk f 420.—, W.A. f 140.— p.j.

WEGENBELASTING
f 56.— per jaar.

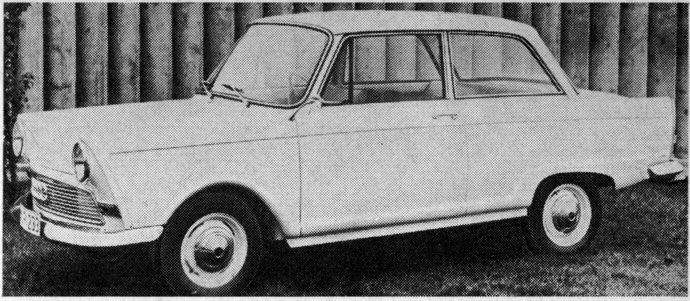
TYPES EN PRIJZEN
D.K.W. Junior F. II f 5.595.—.
Ook verkrijgbaar als Junior de Luxe met iets luxer uiterlijk en een tot 800 cc opgevoerde motor f 5.995.—.
Alle typen te leveren met automatische koppeling Saxomat.

FABRIKANT
Auto Union G.m.b.H. Werke,
Ingolstadt/Donau, West-Duitsland.

IMPORTEUR
Hart Nibbrig & Greeve N.V.,
Warmonderdamseweg 12, Sassenheim.

AUTO UNION D.K.W. F. 12

45 pk 889 cc 125 km/u 1 op 12½ f 6.995.—



Snellere uitvoering van de DKW Junior de Luxe. De typische DKW kenmerken, zoals voorwiel-aandrijving en twee-takt motor zijn aangehouden. Robuuste motor met relatief hoge prestaties.

MOTOR

3 cilinder in lijn, 2-takt, watergekoeld, voorin geplaatst, de voorwielen aandrijvend.
Boring x slag 74.5 x 68 mm.
Inhoud 889 cc.
Compressie verh. 7.25 : 1.
Vermogen 45 pk bij 4300 t.p.m.
Koppel 8 mkg bij 2250 t.p.m.
Electrische installatie 12 Volt.
Tankinhoud 32 ltr.
Vereiste brandstof: superbenzine.
Mengsmering.

TRANSMISSIE

Normale koppeling, hydraulisch bediend. 4 versnellingen vooruit, alle synchromesh.
Versnellingshefboom aan de stuurkolom.

CHASSIS EN CARROSSERIE

Zelfdragende bodem. 2 portieren, 4 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met torsiestaven, achter onafhankelijk met dwarsgeplaatste torsiestaven.
Telescoopschokbrekers rondom.
Schijfremmen op de voorwielen, trommelremmen op de achterwielen.
Lengte 3.97 mtr, breedte 1.57 mtr, hoogte 1.45 mtr.
Draaicirkel 10 mtr.
Gewicht 735 kg.
Bandenmaat 5.50 - 13.

PRESTATIES EN VERBRUIK

Topsnelheid 125 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 125 km/u.
Gemiddeld verbruik 8 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN

All risk f 445.—, W.A. f 150.— p.j.

WEGENBELASTING

f 64.— per jaar.

TYPES EN PRIJZEN

DKW F. 12 f 6.995.—.

FABRIKANT

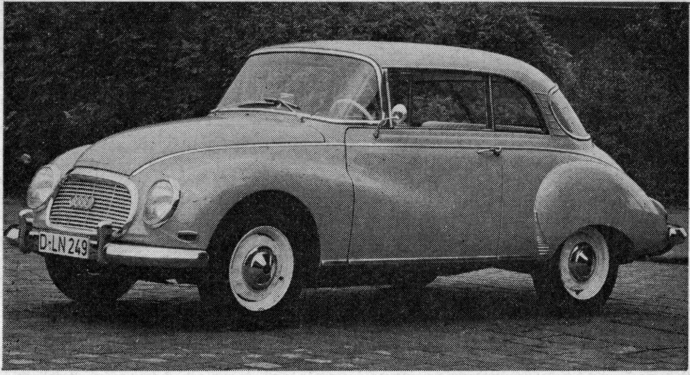
Auto Union G.m.b.H. Werke, Ingolstadt/Donau, West-Duitsland.

IMPORTEUR

Hart Nibbrig & Greeve N.V., Warmonderdamseweg 12, Sassenheim.

AUTO UNION 1000 Coupé

44 pk | 981 cc | 125 km/u | 1 op $11\frac{1}{2}$ | f 6.895.—



Snelle, robuuste wagen met uitstekende wegligging door voorwielaandrijving. De 2-takt motor is ook te leveren met een mengautomaat, zodat het mengen van olie en benzine tijdens het tanken niet meer nodig is.

MOTOR
3 cilinder in lijn, 2-takt, watergekoeld, voorin geplaatst, de voorwielen aandrijvend.
Boring x slag 74 x 76 mm.
Inhoud 981 cc.
Compressie verh. 7.25 : 1.
Vermogen 44 pk bij 4500 t.p.m.
Koppel 8.5 mkg bij 2250 t.p.m.
Electrische installatie 6 Volt.
Tankinhoud 45 ltr.
Vereiste brandstof: normale benzine.

TRANSMISSIE
Normale plaatkoppeling. 4 versnellingen vooruit, allen synchromesh, uitschakelbare vrijloop.
Versnellingshefboom aan de stuurkolom.
Op wens ook verkrijgbaar met automatische koppeling Saxomat.

CHASSIS EN CARROSSERIE
Koetswerk met dragende bodem.
2 portieren, 5 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met dwarse bladveren, achter starre as met bladveren.
Telescoopschokbrekers, trommelremmen rondom.
Lengte 4.22 mtr, breedte 1.69 mtr, hoogte 1.46 mtr.
Draaicirkel 11.5 mtr.
Gewicht 935 kg.
Bandenmaat 155 - 15.

PRESTATIES EN VERBRUIK
Topsnelheid ruim 125 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 125 km/u.
Gemiddeld verbruik 8.5 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN
All risk f 445.—, W.A. f 150.— p.j.

WEGENBELASTING
f 80.— per jaar.

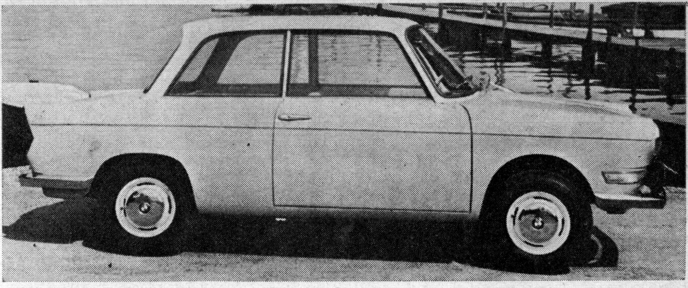
TYPES EN PRIJZEN
1000 Coupé f 6.895.—.
1000 Coupé de Luxe f 6.995.—.

FABRIKANT
Auto Union G.m.b.H. Werke, Ingolstadt/Donau, West-Duitsland.

IMPORTEUR
Hart Nibbrig & Greeve N.V., Warmonderdamseweg 12, Sassenheim.

B.M.W. — 700 Limousine

35 pk | 697 cc | 120 km/u | 1 op 16½ | f 5.495.—



Kleine 2-deurs wagen van een reeds zeer oude Duitse automobielfabriek. In verhouding tot de prestaties een zeer redelijk benzineverbruik. Goede afwerking.

MOTOR

2 cilinder boxermotor, luchtgekoeld, achterin de wagen geplaatst, de achterwielen aandrijvend.
Boring x slag 78 x 72 mm.
Inhoud 697 cc.
Compressie verh. 7.5 : 1.
Vermogen 35 pk bij 5200 t.p.m.
Koppel 5.1 mkg bij 3400 t.p.m.
Electrische installatie 12 Volt.
Tankinhoud 33 ltr.
Vereiste brandstof: normale benzine.

TRANSMISSIE

Normale plaatkoppeling. 4 versnellingen vooruit, allen synchromesh.
Plaats versnellingshefboom centraal in de vloer.

CHASSIS EN CARROSSERIE

Zelfdragende carrosserie. 2 portieren, 4 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met schroefveren, achter pendelassen met schroefveren.
Telescoopschokbrekers rondom, trommelremmen rondom.
Lengte 3.45 mtr, breedte 1.48 mtr, hoogte 1.32 mtr.
Draaicirkel 9.25 mtr.
Gewicht 622 kg.
Bandenmaat 5.20 - 12.

PRESTATIES EN VERBRUIK

Topsnelheid 120 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 110 km/u.
Gemiddeld verbruik 6 ltr per 100 km

VERZEKERINGEN

All risk f 420.—, W.A. f 140.— p.j.

WEGENBELASTING

f 56.— per jaar.

TYPES EN PRIJZEN

B.M.W. 700 Limousine f 5.495.—.
Limousine de Luxe f 5.695.—.

FABRIKANT

Bayerische Motorenwerke A.G.
München, West-Duitsland.

IMPORTEUR

N.V. Alimpo, Parkstraat 91a,
Den Haag.

B.M.W. — 700 Coupé

35 pk | 697 cc | 125 km/u | 1 op 17½ | f 6.075.—

Elegante 2-persoons coupé uitvoering van de 700 Limousine. Dezelfde motor-specificatie als de limousine maar iets hogere prestaties door geringer gewicht en minder luchtweerstand.

MOTOR
2 cilinder boxermotor, luchtgekoeld, achterin de wagen geplaatst, de achterwielen aandrijvend.
Boring x slag 78 x 72 mm.
Inhoud 697 cc.
Compressie verh. 7.5 : 1.
Vermogen 35 pk bij 5200 t.p.m.
Koppel 5.1 mkg bij 3400 t.p.m.
Electrische installatie 12 Volt.
Tankinhoud 33 ltr.
Vereiste brandstof: normale benzine.

TRANSMISSIE
Normale plaatkoppeling. 4 versnellingen vooruit, allen synchromesh.
Plaats versnellingshefboom centraal in de vloer.

CHASSIS EN CARROSSERIE
Zelfdragende carrosserie. 2 portieren, 2 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met schroefveren, achter pendelassen met schroefveren.
Telescoopschokbrekers rondom, trommelremmen rondom.
Lengte 3.54 mtr, breedte 1.48 mtr, hoogte 1.25 mtr.
Draaicirkel 9.25 mtr.
Gewicht 600 kg.
Bandenmaat 5.20 - 12.

PRESTATIES EN VERBRUIK
Topsnelheid 125 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 115 km/u.
Gemiddeld verbruik 5.7 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN
All risk f 445.—, W.A. f 150.— p.j.

WEGENBELASTING
f 48.— per jaar.

TYPES EN PRIJZEN
B.M.W. 700 Coupé f 6.075.—.

FABRIKANT
Bayerische Motorenwerke A.G. München, West-Duitsland.

IMPORTEUR
N.V. Alimpo, Parkstraat 91a, Den Haag.

B.M.W. — 700 L.S. (Luxus)

35 pk | 697 cc | 120 km/u | 1 op 16 | f 5.895.—

Vergrote uitvoering van de B.M.W. 700 met vele detailverbeteringen, meer comfort en grotere geruisloosheid.

MOTOR
2 cilinder boxermotor, luchtgekoeld, achterin de wagen geplaatst, de achterwielen aandrijvend.
Boring x slag 78 x 72 mm.
Inhoud 697 cc.
Compressie verh. 7.5 : 1.
Vermogen 35 pk bij 5200 t.p.m.
Koppel 5.1 mkg bij 3400 t.p.m.
Electrische installatie 12 Volt.
Tankinhoud 33 ltr.
Vereiste brandstof: normale benzine.

TRANSMISSIE
Normale plaatkoppeling. 4 versnellingen vooruit, allen synchromesh.
Plaats versnellingshefboom centraal in de vloer.

CHASSIS EN CARROSSERIE
Zelfdragende carrosserie. 2 portieren, 4 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met schroefveren, achter pendelassen met voorzieningen om spoorbreedte-veranderingen tegen te gaan en schroefveren.
Telescoopschokbrekers rondom, trommelremmen rondom.
Lengte 3.86 mtr, breedte 1.48 mtr, hoogte 1.36 mtr.
Draaicirkel 9.8 mtr.
Gewicht 650 kg.
Bandenmaat 5.20 - 12.

PRESTATIES EN VERBRUIK
Topsnelheid 120 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 110 km/u.
Gemiddeld verbruik 6.2 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN
All risk f 420.—, W.A. f 140.— p.j.

WEGENBELASTING
f 57.— per jaar.

TYPES EN PRIJZEN
B.M.W. 700 LS. (Luxus) f 5.895.—.
Ook verkrijgbaar als standaard model in iets eenvoudiger uitvoering f 5.495.—.

FABRIKANT
Bayerische Motorenwerke A.G.
München, West-Duitsland.

IMPORTEUR
N.V. Alimpo, Parkstraat 91a, Den Haag.

B.M.W. — 700 Sport-coupé

46 pk | 697 cc | 137 km/u | 1 op 13 | f 6.795.—

Sportieve 2-zitter met een opgevoerde motor, die afgeleid is van de krachtbron van de 700 limousine. In verhouding tot de prijs, hoge prestaties.

MOTOR
2 cilinder boxermotor, luchtgekoeld, achterin de wagen geplaatst, de achterwielen aandrijvend.
Boring x slag 78 x 72 mm.
Inhoud 697 cc.
Compressie verh. 9 : 1.
Vermogen 46 pk bij 5800 t.p.m.
Koppel 5.2 mkg tussen 4000 en 5500 t.p.m.
Electrische installatie 12 Volt.
Tankinhoud 33 ltr.
Vereiste brandstof: superbenzine.

TRANSMISSIE
Normale plaatkoppeling. 4 versnellingen vooruit, allen synchromesh.
Plaats versnellingshefboom centraal in de vloer.

CHASSIS EN CARROSSERIE
Zelfdragende carrosserie. 2 portieren, 2 zitpaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met schroefveren, achter pendelassen met schroefveren.
Telescoopschokbrekers rondom, trommelremmen rondom.
Lengte 3.54 mtr, breedte 1.48 mtr, hoogte 1.25 mtr.
Draaicirkel 9.25 mtr.
Gewicht 627 kg.
Bandenmaat 5.20 - 12.

PRESTATIES EN VERBRUIK
Topsnelheid 137 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 125 km/u.
Gemiddeld verbruik 7.5 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN
All risk f 445.—, W.A. f 150.— p.j.

WEGENBELASTING
f 56.— per jaar.

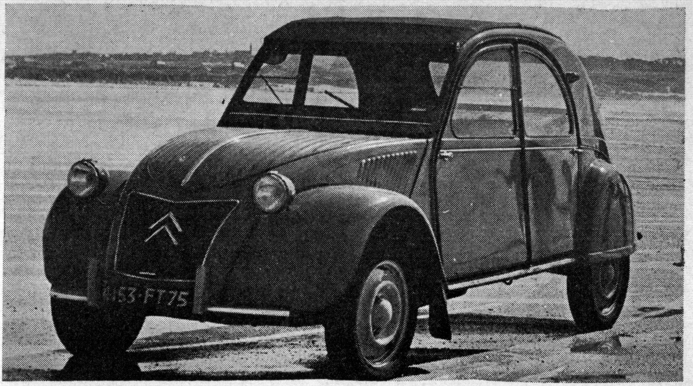
TYPES EN PRIJZEN
B.M.W. 700 Sportcoupé met opgevoerde motor f 6.795.—.
Het zelfde type is ook als 2-zits cabriolet verkrijgbaar en kost dan f 8.250.—.

FABRIKANT
Bayerische Motorenwerke A.G. München, West-Duitsland.

IMPORTEUR
N.V. Alimpo, Parkstraat 91a, Den Haag.

CITROEN — 2 CV. („Lelijk Eendje")

13½ pk — 425 cc — 85 km/u — 1 op 18 — f 3.970.—



Reeds sinds jaren een van de meest economische kleine auto's die volledig voor de utiliteit gebouwd zijn. Evenwel geringe prestaties. In technisch opzicht interessante constructies. Opmerkelijk veercomfort voor kleine wagen.

MOTOR
2 cilinder boxermotor, luchtgekoeld, voorin de wagen geplaatst, de voorwielen aandrijvend.
Boring x slag 66 x 62 mm.
Inhoud 425 cc. Compr.verh. 7.5 : 1.
Vermogen 18 SEA pk bij 2400 t.p.m.
Koppel 2.85 mkg bij 2500 t.p.m.
Electrische installatie 6 Volt.
Tankinhoud 20 ltr.
Vereiste brandstof: normale benzine.

TRANSMISSIE
Plaatkoppeling met centrifugaal-regeling, 4 versn., allen synchromesh.
Versnellingshefboom in het dashboard.

CHASSIS EN CARROSSERIE
Carrosserie met dragende bodem.
4 portieren, 4 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met langsliggende geleidingsarmen, achter onafhankelijk met geleidingsarmen. Vering vóór en achter verbonden door horizontale schroefveren.
Wrijvingsschokbrekers rondom, trommelremmen rondom.
L. 3.78 mtr, br. 1.48 mtr, h. 1.60 mtr.
Draaicirkel 10.5 mtr. Gewicht 490 kg.
Bandenmaat 125 x 380 (Michelin X).

PRESTATIES EN VERBRUIK
Topsnelheid 85 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 85 km/u.
Gemiddeld verbruik 5.5 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN
All risk f 350.—, W.A. f 120.— p.j.

WEGENBELASTING
f 48.— per jaar.

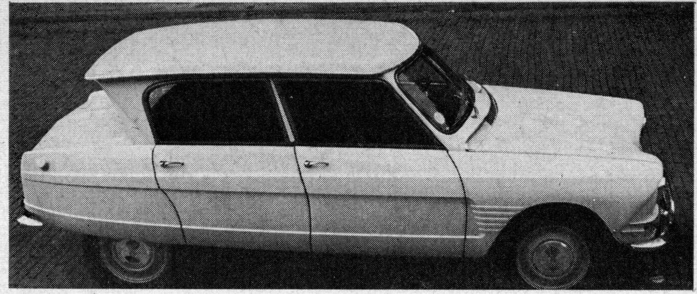
TYPES EN PRIJZEN
Sedan f 3.970.—.
Luxe sedan f 4.210.—. Als sedan met achter extra ruiten f 4.350.—.
Als stationwagen f 4.445.—. Ook verkrijgbaar als Super de Luxe model met andere bumpers en doorlopende voorbank.

FABRIKANT
S.A. André Citroën, 133 Quai André-Citroën, Paris XV, Frankrijk.

IMPORTEUR
Automobiles Citroën, Stadionplein, Nederland.

CITROEN — AMI 6

22 pk | 602 cc | 105 km/u | 1 op 16 | f 4.790.—



Nieuw model, bedoeld als sterkere, grotere en luxueusere uitvoering van de 2CV. Stylistisch een opvallend koetswerk. Voorwiel-aandrijving en luchtgekoelde boxermotor werden aangehouden.

MOTOR

2 cilinder boxermotor, luchtgekoeld, voorin de wagen geplaatst, de voorwielen aandrijvend.
Boring x slag 74 x 70 mm.
Inhoud 602 cc.
Compressie verh. 7.3 : 1.
Vermogen 22 pk bij 4500 t.p.m.
Koppel 4.1 mkg bij 2800 t.p.m.
Electrische installatie 6 Volt.
Tankinhoud 25 ltr.
Vereiste brandstof: normale benzine.

TRANSMISSIE

Normale plaatkoppeling. 4 versnellingen vooruit, allen synchromesh.
Plaats versnellingshandle in het dashboard.

CHASSIS EN CARROSSERIE

Koetswerk met dragende bodem.
4 portieren, 4 zitplaatsen.
Vóór en achter onafhankelijke wielophanging met langsliggende geleidingsarmen, vóór en achter-vering verbonden door langsliggende schroefveren.
Wrijvingsschokbrekers rondom, trommelremmen rondom.
Lengte 3.86 mtr, breedte 1.52 mtr, hoogte 1.48 mtr.
Draaicirkel 11 mtr.
Gewicht 620 kg.
Bandenmaat 125 x 380 (Michelin X).

PRESTATIES EN VERBRUIK

Topsnelheid 105 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 105 km/u.
Gemiddeld verbruik 6.2 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN

All risk f 400.—, W.A. f 140.— p.j.

WEGENBELASTING

f 56.— per jaar.

TYPES EN PRIJZEN

Ami 6 Standaard f 4.790.—.
Ami 6 de Luxe f 4.950.—.
Ami 6 extra comfort 5.190.—.

FABRIKANT

S.A. André Citroën, 133 Quai André-Citroën, Paris XV, Frankrijk.

IMPORTEUR

Automobiles Citroën, Stadionplein, Nederland.

DAF **600**

22 pk 590 cc 90 km/u 1 op 13 f 4.130.—

De eerste volledige Nederlandse wagen sinds het verdwijnen van de roemruchte „Spijker". Meest opvallend kenmerk is de volledige automatische transmissie, waardoor de DAF ook de enige wagen in de kleine klasse is, die een dergelijke „traploze" versnelling heeft.

MOTOR
2 cilinder boxermotor, luchtgekoeld, voorin geplaatst, de achterwielen aandrijvend.
Boring x slag 76 x 65 mm.
Inhoud 590 cc.
Compressie verh. 7.1 : 1.
Vermogen 22 pk bij 4000 t.p.m.
Koppel 4.1 mkg bij 2200 t.p.m.
Electrische installatie 6 Volt.
Tankinhoud 28 ltr.
Vereiste brandstof: normale benzine.

TRANSMISSIE
Volledige automatische transmissie, systeem DAF Variomatic.
Keuze hefboom voor vóór- en achteruit centraal in de vloer.

CHASSIS EN CARROSSERIE
Zelfdragende carrosserie. 2 portieren, 4 zitplaatsen.
Vering: vóór en achter onafhankelijk met schroefveren.
Telescoopschokbrekers rondom, trommelremmen rondom.
Lengte 3.61 mtr, breedte 1.44 mtr, hoogte 1.38 mtr.
Draaicirkel 9.30 mtr.
Gewicht 650 kg.
Bandenmaat 5.20 - 12.

PRESTATIES EN VERBRUIK
Topsnelheid 90 km/u. Toelaatbare Kruissnelheid 90 km/u.
Gemiddeld verbruik 7.5 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN
All risk f 375.—, W.A. f 120.— p.j.

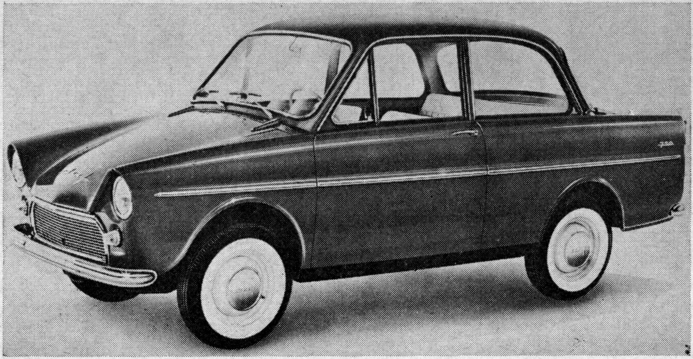
WEGENBELASTING
f 56.— per jaar.

TYPES EN PRIJZEN
DAF 600 Standaard f 4.130.—.
DAF 600 de Luxe f 4.550.—.

FABRIKANT
Van Doorne's Automobielfabrieken N.V. Geldrop, Holland.

DAF 750

30 pk | 746 cc | 105 km/u | 1 op 13 | f 4.430.—



Snellere uitvoering van de 600, met niet alleen grotere motor, maar ook een voorziening, waardoor men met het gaspedaal kan terugschakelen voor betere acceleratie.

MOTOR
2 cilinder boxermotor, luchtgekoeld, voorin geplaatst, de achterwielen aandrijvend.
Boring x slag 85.5 x 65 mm.
Inhoud 746 cc.
Compressie verh. 7.1 : 1.
Vermogen 30 pk bij 4000 t.p.m.
Koppel 5.8 mkg bij 2800 t.p.m.
Electrische installatie 6 Volt.
Tankinhoud 28 ltr.
Vereiste brandstof: normale benzine.

TRANSMISSIE
Volledig automatische transmissie, systeem DAF Variomatic met riemaandrijving en anti-slip effect voor de aangedreven wielen.
Keuze hefboom voor vóór- en achteruit centraal in de vloer geplaatst.

CHASSIS EN CARROSSERIE
Zelfdragende carrosserie. 2 portieren, 4 zitplaatsen.
Vering: vóór en achter onafhankelijk met schroefveren.
Telescoopschokbrekers rondom, trommelremmen rondom.
Lengte 3.61 mtr, breedte 1.44 mtr, hoogte 1.38 mtr.
Draaicirkel 9.30 mtr.
Gewicht 660 kg.
Bandenmaat 5.20 - 12.

PRESTATIES EN VERBRUIK
Topsnelheid 105 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 105 km/u.
Gemiddeld verbruik 7.5 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN
All risk f 375.—, W.A. f 120.— p.j.

WEGENBELASTING
f 56.— per jaar.

TYPES EN PRIJZEN
DAF 750 Standaard f 4.430.—.
DAF 750 de Luxe f 4.850.—.

FABRIKANT
Van Doorne's Automobielfabrieken N.V. Geldrop, Holland.

DAF — Daffodil

30 pk | 746 cc | 105 km/u | 1 op 13 | f 5.150.—

Luxueusere uitvoering van de DAF 750 met zwaardere bumpers, en andere grille, een fraaier dashboard en een rijkere afwerking in het interieur.

MOTOR
2 cilinder boxermotor, luchtgekoeld, voorin geplaatst, de achterwielen aandrijvend.
Boring x slag 85.5 x 65 mm.
Inhoud 746 cc.
Compressie verh. 7.1 : 1.
Vermogen 30 pk bij 4000 t.p.m.
Koppel 5.8 mkg bij 2800 t.p.m.
Electrische installatie 6 Volt.
Tankinhoud 28 ltr.
Vereiste brandstof: normale benzine.

TRANSMISSIE
Volledig automatische transmissie, systeem DAF Variomatic met riemaandrijving en anti-slip effect op de aangedreven wielen.
Keuze hefboom voor vóór- en achteruit centraal in de vloer geplaatst.

CHASSIS EN CARROSSERIE
Zelfdragende carrosserie. 2 portieren, 4 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met schroefveren, achter eveneens.
Telescoopschokbrekers rondom, trommelremmen rondom.
Lengte 3.65 mtr, breedte 1.44 mtr, hoogte 1.38 mtr.
Draaicirkel 9.30 mtr.
Gewicht 685 kg.
Bandenmaat 5.20 - 12.

PRESTATIES EN VERBRUIK
Topsnelheid 105 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 105 km/u.
Gemiddeld verbruik 7.7 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN
All risk f 420.—, W.A. f 140.— p.j.

WEGENBELASTING
f 56.— per jaar.

TYPES EN PRIJZEN
DAFFODIL f 5.150.—.

FABRIKANT
Van Doorne's Automobielfabrieken N.V. Geldrop, Holland.

FIAT 500 D.

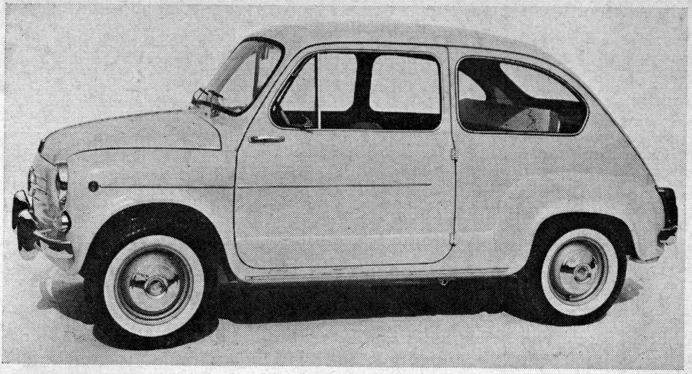
22 pk | 499½ cc | 95 km/u | 1 op 18 | f 3.450.—

Kleine, zeer wendbare wagen. Vooral geschikt voor het gebruik in de stad. Door zijn omvang en zijn geringe verbruik, alswel door zijn aanschaffingsprijs ook zeer geschikt als tweede auto in het gezin.

MOTOR
2 cilinder in lijn, 4-takt, luchtgekoeld, achterin de wagen geplaatst, de achterwielen aandrijvend.
Boring x slag 67.4 x 70 mm.
Inhoud 499.5 cc.
Compressie verh. 7.1 : 1.
Vermogen 22 pk bij 4400 t.p.m.
Koppel 3 mkg bij 3200 t.p.m.
Electrische installatie 12 Volt.
Tankinhoud 21 ltr.
Vereiste brandstof: normale benzine.
TRANSMISSIE
Normale plaatkoppeling. 4 versnellingen vooruit, niet synchromesh.
Plaats versnellingshefboom centraal in de vloer.
CHASSIS EN CARROSSERIE
Zelfdragende carrosserie. 2 portieren, 4 zitplaatsen, roldak.
Vering: vóór onafhankelijk met dwarse bladveer, achter pendelassen met schroefveren.
Telescoopschokbrekers rondom, trommelremmen rondom.
Lengte 2.97 mtr, breedte 1.32 mtr, hoogte 1.23 mtr.
Draaicirkel 6.80 mtr.
Gewicht 500 kg.
Bandenmaat 125 x 12.
PRESTATIES EN VERBRUIK
Topsnelheid 95 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 85 km/u.
Gemiddeld verbruik 5.5 ltr per 100 km.
VERZEKERINGEN
All risk f 325.—, W.A. f 100.— p.j.
WEGENBELASTING
f 48.— per jaar.
TYPES EN PRIJZEN
Fiat 500 D f 3.450.—.
Ook verkrijgbaar met speciale carrosserie onder de naam Bianchina f 4.400.—.
Als Bianchina cabriolet f 5.400.—.
Als stationwagen Giardiniera f 4.000.—
FABRIKANT
Fiat S.A., Corso G. Agnelli 200, Torino, Italia.
IMPORTEUR
N.V. J. Leonard Lang's Automobielbedrijven, Stadhouderskade, Amsterdam.

FIAT **600 D.**

32 pk | 767 cc | 110 km/u | 1 op 16 | f 4.150.—



Vier persoonswagen in de populaire klasse. In tegenstelling tot wat de naam zou doen vermoeden, uitgerust met een 767 cc. motor achterin. Ook verkrijgbaar als in Duitsland geassembleerd model, onder de naam „Jagst", tegen iets hogere prijs.

MOTOR
4 cilinder in lijn, watergekoeld, achterin geplaatst, de achterwielen aandrijvend.
Boring x slag 62 x 63.5 mm.
Inhoud 767 cc.
Compressie verh. 7.5 : 1.
Vermogen 32 pk bij 4800 t.p.m.
Koppel 5.5 mkg bij 2800 t.p.m.
Electrische installatie 12 Volt.
Tankinhoud 27 ltr.
Vereiste brandstof: normale benzine.

TRANSMISSIE
Normale plaatkoppeling. 4 versnellingen vooruit, waarvan 2, 3 en 4 synchromesh.
Plaats versnellingshefboom centraal in de vloer.

CHASSIS EN CARROSSERIE
Zelfdragende carrosserie. 2 portieren, 4 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met dwarse bladveren, achter pendelassen met schroefveren.
Trommelremmen rondom.
Lengte 3.30 mtr, breedte 1.38 mtr, hoogte 1.41 mtr.
Draaicirkel 7.70 mtr.
Gewicht 605 kg.
Bandenmaat 5.20 - 12.

PRESTATIES EN VERBRUIK
Topsnelheid 110 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 100 km/u.
Gemiddeld verbruik 6.3 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN
All risk f 375.—, W.A. f 120.— p.j.

WEGENBELASTING
f 56.— per jaar.

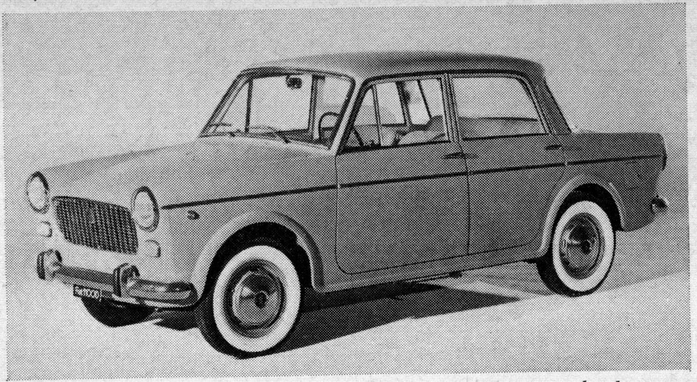
TYPES EN PRIJZEN
Fiat 600 D f 4.150.—.
Als cabriolet f 4.500.—.
Weinsberg f 4.300.—.
Jagst f 4.600.—.

FABRIKANT
Fiat S.A., Corso G. Agnelli 200, Torino, Italia.

IMPORTEUR
N.V. J. Leonard Lang's Automobielbedrijven, Stadhouderskade, Amsterdam.

FIAT 1100 D.

55 pk 1089 cc 125 km/u 1 op 12½ f 6.299.—



Model wat als „kleine wagen" in de middenklasse te boek staat. Relatief veel auto, voor weinig geld. Conventioneel van opzet. Eveneens verkrijgbaar als in Duitsland geassembleerd model, onder de naam „Europa", tegen iets hogere prijs.

MOTOR
4 cilinder in lijn, watergekoeld, voorin de wagen geplaatst, de achterwielen aandrijvend.
Boring x slag 68 x 75 mm.
Inhoud 1221 cc.
Compressie verh. 7.85 : 1.
Vermogen 55 pk bij 5000 t.p.m.
Koppel 8 mkg bij 3300 t.p.m.
Electrische installatie 12 Volt.
Tankinhoud 12 ltr.
Vereiste brandstof: superbenzine.

TRANSMISSIE
Normale plaatkoppeling. 4 versnellingen vooruit, waarvan 2, 3 en 4 synchromesh.
Versnellingshefboom aan de stuurkolom.

CHASSIS EN CARROSSERIE
Zelfdragende carrosserie. 4 portieren, 4 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met schroefveren, achter starre as met bladveren.
Trommelremmen rondom.
Lengte 3.92 mtr, breedte 1.46 mtr, hoogte 1.49 mtr.
Draaicirkel 10.50 mtr.
Gewicht 915 kg.
Bandenmaat 5.20 - 14.

PRESTATIES EN VERBRUIK
Topsnelheid 130 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 120 km/u.
Gemiddeld verbruik 8 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN
All risk f 420.—, W.A. f 140.— p.j.

WEGENBELASTING
f 80.— per jaar.

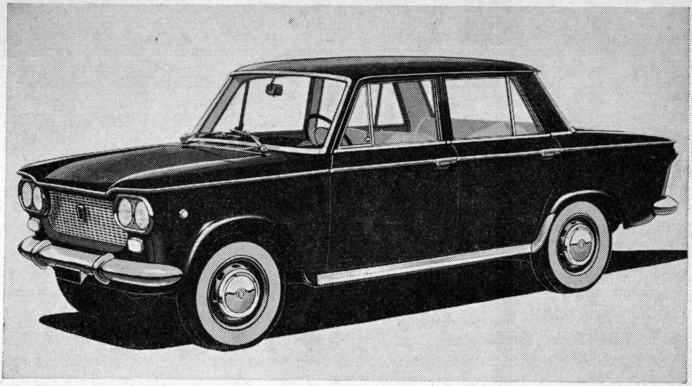
TYPES EN PRIJZEN
Fiat 1100 D f 6.299.—. combinatiewagen f 7.300.—.
Als luxe uitvoering ,,Speciale" f 6.450.—. Europa f 6.500.—.

FABRIKANT
Fiat S.A., Corso G. Agnelli 200, Torino, Italia.

IMPORTEUR
N.V. J. Leonard Lang's Automobielbedrijven, Stadhouderskade, Amsterdam.

FIAT 1300

72 pk | 1295 cc | 140 km/u | 1 op 11 | f 6.999.—



Moderne compacte middenklasse wagen met relatief bijzonder hoge prestaties. Goed afgewerkt en zeer volledig van accessoires voorzien voor zijn prijs. Twee typen verkrijgbaar, nl. 1300 en 1500 met dezelfde carrosserie, maar iets vergrote motor en hogere prestaties.

MOTOR
4-takt, 4 cilinder in lijn, watergekoeld, voorin geplaatst, aandrijving op de achterwielen.
Boring x slag 72 x 79.5 mm.
Cilinderinhoud 1295 cc.
Compressie verh. 8.8 : 1.
Vermogen 72 pk bij 5000 t.p.m.
Koppel 10.5 mkg bij 2700 t.p.m.
Electrische installatie 12 Volt.
Tankinhoud 45 ltr.
Vereiste brandstof: superbenzine.

TRANSMISSIE
Normale plaatkoppeling, vier versnellingen vooruit, allen synchromesh.
Versnellingshefboom aan de stuurkolom.

CHASSIS EN CARROSSERIE
Zelfdragende carrosserie. 4 portieren, 4 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met schroefveren, achter starre as met bladveren.
Schijfremmen op de voorwielen, trommelremmen op de achterwielen.
Lengte 4.03 mtr, breedte 1.54 mtr, hoogte 1.42 mtr.
Draaicirkel 10.20 mtr.
Bandenmaat 5.60 - 13.
Gewicht 940 kg.

PRESTATIES EN VERBRUIK
Topsnelheid 140 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 125 km/u.
Gemiddeld verbruik 9 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN
All risk f 470.—, W.A. f 150.— p.j.

WEGENBELASTING
f 80.— per jaar.

TYPES EN PRIJZEN
Type 1300 f 6.999.—. Als type 1500 met een topsnelheid van 150 km/u f 8.000.—.

FABRIKANT
Fiat S.A., Corso G. Agnelli 200, Torino, Italia.

IMPORTEUR
N.V. J. Leonard Lang's Automobielbedrijven, Stadhouderskade, Amsterdam.

FORD DUITSLAND 12M (Cardinal)

50 pk 1183 cc 125 km/u 1 op 13 f 5.555.—

Nieuwe en opmerkelijke revolutionaire wagen van de Duitse Ford Fabrieken. Opvallende kenmerken zijn de vier cilinder in V-motor en de voorwiel-aandrijving. De fabriek geeft op, dat de topsnelheid van 125 km/u, tevens de kruissnelheid is, wat in deze klasse niet gering is. Ruime carrosserie.

MOTOR

4-takt, 4 cilinder in V, watergekoeld, voorin geplaatst, de voorwielen aandrijvend.
Boring x slag 80 x 58.86 mm.
Inhoud 1183 cc.
Compressie verh. 7.8 : 1.
Vermogen 50 pk bij 5000 t.p.m.
Koppel 8.5 mkg bij 2700 t.p.m.
Electrische installatie 6 Volt.
Tankinhoud 38 ltr.
Vereiste brandstof: superbenzine.

TRANSMISSIE

Enkelvoudige plaatkoppeling. 4 versnellingen vooruit, allen synchromesh. Versnellingshefboom centraal in de vloer.

CHASSIS EN CARROSSERIE

Zelfdragende carrosserie. 2 portieren, 4 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met dwarsgeplaatste bladveren, achter starre as met langsliggende bladveren.
Trommelremmen rondom.

Lengte 4.24 mtr, breedte 1.59 mtr, hoogte 1.45 mtr.
Gewicht 845 kg.
Bandenmaat 5.60 - 13.

PRESTATIES EN VERBRUIK

Topsnelheid 125 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 125 km/u.
Gemiddeld verbruik 7.5 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN

All risk f 420.—, W.A. f 140.— p.j.

WEGENBELASTING

f 64.— per jaar.

TYPES EN PRIJZEN

12M (Cardinal) f 5.555.—.

FABRIKANT

Ford-Werke A.G., Henry Fordstrasse 1, Köln, West-Deutschland.

IMPORTEUR

N.V. Nederlandse Ford Automobiel Fabrieken, Hemweg, Amsterdam.

FORD DUITSLAND — Taunus 12M T.S.

62 pk · 1498 cc · 135 km/u · 1 op 12 · f 6.500.—

Snellere uitvoering van de nu reeds bekende 12M. Iets grotere motor, maar ook voorwiel-aandrijving en V-4 opstelling van de cilinders. Hoge kruissnelheid en relatief laag benzine-verbruik.

MOTOR

4 cilinder in V, 4-takt, watergekoeld, voorin geplaatst, voorwiel-aandrijving.
Boring x slag 90 x 58.86 mm.
Inhoud 1498 cc.
Compressie verh. 8.5 : 1.
Vermogen 62 pk bij 5000 t.p.m.
Koppel 11 mkg bij 2300 t.p.m.
Electrische installatie 12 Volt.
Tankinhoud 40 ltr.
Vereiste brandstof: superbenzine.

TRANSMISSIE

Normale plaatkoppeling. 4 versnellingen vooruit, allen synchromesh.
Versnellingshefboom aan de stuurkolom.

CHASSIS EN CARROSSERIE

Zelfdragende carrosserie. 2 portieren, 5 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met dwarsgeplaatste bladveren, achter starre as met langsliggende bladveren.
Trommelremmen rondom.
Lengte 4.24 mtr, breedte 1.59 mtr, hoogte 1.45 mtr.
Gewicht 890 kg.
Bandenmaat 5.60 - 13.

PRESTATIES EN VERBRUIK

Topsnelheid 135 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 135 km/u.
Gemiddeld verbruik 8.3 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN

All risk f 445.—, W.A. f 150.— p.j.

WEGENBELASTING

f 72.— per jaar.

TYPES EN PRIJZEN

Ford Taunus 12M TS. f 6.500.—.

FABRIKANT

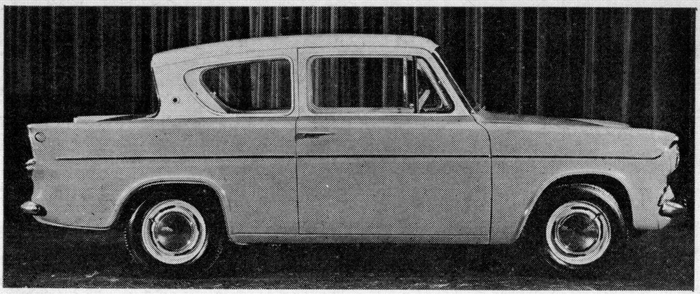
Ford Werke A.G., Henry Fordstrasse, Köln, West Deutschland.

IMPORTEUR

N.V. Nederlandse Ford Automobiel Fabrieken, Hemweg, Amsterdam.

FORD ENGELAND — Anglia

42 pk — 996,6 cc — 117 km/u — 1 op 14 — f 5.150.—



Een van de twee modellen, die de Engelse Ford Fabrieken in de meest populaire prijsklasse hebben. Valt uiterlijk op door de achterzijde van het dak en constructief door de ultra-korte slag, die men heeft toegepast bij de motor. Voor het overige conventioneel van opzet.

MOTOR

4 cilinder in lijn, watergekoeld, voorin geplaatst, de achterwielen aandrijvend.
Boring x slag 80.9 x 48.4 mm.
Inhoud 996.6 cc.
Compressie verh. 8.9 : 1.
Vermogen 42 pk bij 5000 t.p.m.
Koppel 7.17 mkg bij 2700 t.p.m.
Electrische installatie 12 Volt.
Tankinhoud 31 ltr.
Vereiste brandstof: superbenzine.

TRANSMISSIE

Normale plaatkoppeling. 4 versnellingen vooruit, waarvan 2, 3 en 4 synchromesh.
Plaats versnellingshefboom centraal in de vloer.

CHASSIS EN CARROSSERIE

Zelfdragende carrosserie. 2 portieren, 4 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met schroefveren, achter starre as met bladveren.
Trommelremmen rondom.
Lengte 3.90 mtr, breedte 1.45 mtr, hoogte 1.44 mtr.
Draaicirkel 9.75 mtr.
Gewicht 749 kg.
Bandenmaat 5.20 - 13.

PRESTATIES EN VERBRUIK

Topsnelheid 117 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 117 km/u.
Gemiddeld verbruik 7 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN

All risk f 420.—, W.A. f 140.— p.j.

WEGENBELASTING

f 64.— per jaar.

TYPES EN PRIJZEN

Anglia de Luxe f 5.150.—. Ook verkrijgbaar met de motor van de Ford Cortina 2-deurs.

FABRIKANT

Ford Motor Co. Ltd. Dagenham (Essex) England.

IMPORTEUR

N.V. Nederlandse Ford Automobiel Fabrieken, Hemweg, Amsterdam.

FORD ENGELAND — Cortina 1200

53 pk | 1197 cc | 128 km/u | 1 op 13 | f 5.555.—

Nieuw model van de Engelse Ford-Fabrieken, dat in de motorklasse tussen de Anglia en de Consul valt. Conventioneel van opzet, maar met opmerkelijk veel ruimte voor een wagen in deze klasse.

MOTOR

4-takt, 4 cilinder in lijn, watergekoeld, voorin geplaatst, achterwiel-aandrijving.
Boring x slag 80.96 x 58.17 mm.
Inhoud 1197 cc.
Compressie verh. 8.7 : 1.
Vermogen 53 pk bij 4800 t.p.m.
Koppel 8.2 mkg bij 2700 t.p.m.
Electrische installatie 12 Volt.

TRANSMISSIE

Normale plaatkoppeling. 4 versnellingen vooruit, allen synchromesh.
Plaats versnellingshefboom naar keuze centraal in de vloer of aan de stuurkolom.

CHASSIS EN CARROSSERIE

Zelfdragende carrosserie. 2 portieren, 4 à 5 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met hoog geplaatste schroefveren (Macpherson systeem), achter starre as met langsliggende bladveren.
Trommelremmen rondom.
Lengte 4.27 mtr, breedte 1.58 mtr, hoogte 1.44 mtr.
Gewicht 785 kg.
Bandenmaat 5.50 - 13.

PRESTATIES EN VERBRUIK

Topsnelheid 128 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 120 km/u.
Gemiddeld verbruik 7.3 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN

All risk f 420.—, W.A. f 140.— p.j.

WEGENBELASTING

f 64.— per jaar.

TYPES EN PRIJZEN

Consul Cortina f 5.555.—.

FABRIKANT

Ford Motor Co. Ltd. Dagenham (Essex) England.

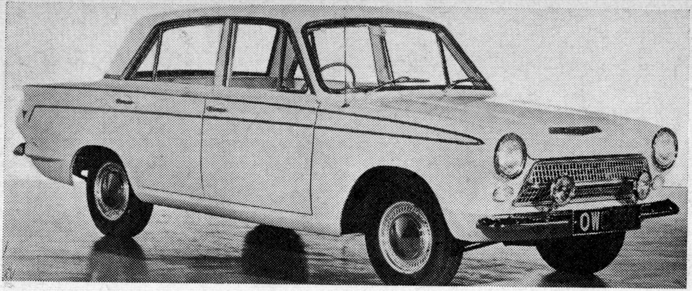
IMPORTEUR

N.V. Nederlandse Ford Automobiel Fabrieken, Hemweg, Amsterdam.

FORD ENGELAND

Cortina Super

64 pk 1498 cc 135 km/u 1 op 12 f 6.500.—



Snellere uitvoering van de Cortina. Voorzien van 1,5 liter motor. Relatief hoge prestaties en grote binnenruimte. Conventioneel van opzet.

MOTOR

4 cilinder, 4-takt in lijn, watergekoeld, voorin geplaatst, achterwielaandrijving.
Boring x slag 80.97 x 72.75 mm.
Cilinderinhoud 1498 cc.
Compressie verh. 8.3 : 1.
Vermogen 64 pk bij 4600 t.p.m.
Koppel 11.8 mkg bij 2300 t.p.m.
Electrische installatie 12 Volt.
Tankinhoud 37 ltr.
Vereiste brandstof: superbenzine.

TRANSMISSIE

Normale plaatkoppeling. 4 versnellingen vooruit, allen synchromesh.
Versnellingshefboom centraal in de vloer.

CHASSIS EN CARROSSERIE

Zelfdragende carrosserie. 4 portieren, 5 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met schroefveren, achter starre as met bladveren.
Telescoopschokbrekers rondom, trommelremmen rondom.
Lengte 3.90 mtr, breedte 1.58 mtr, hoogte 1.44 mtr.
Draaicirkel 9.75 mtr.
Gewicht 790 kg.
Bandenmaat 5.20 - 13.

PRESTATIES EN VERBRUIK

Topsnelheid 135 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 115 km/u.
Gemiddeld verbruik 8.5 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN

All risk f 445.—, W.A. f 150.— p.j.

WEGENBELASTING

f 64.— per jaar.

TYPES EN PRIJZEN

Cortina Super 4-deurs sedan f 6.500.—
Binnenkort te leveren als sport-sedan met sterk opgevoerde Lotus motor en buitengewoon hoge prestaties voor een prijs rond de f 15.000.—.

FABRIKANT

Ford Motor Co. Ltd. Dagenham (Essex) England.

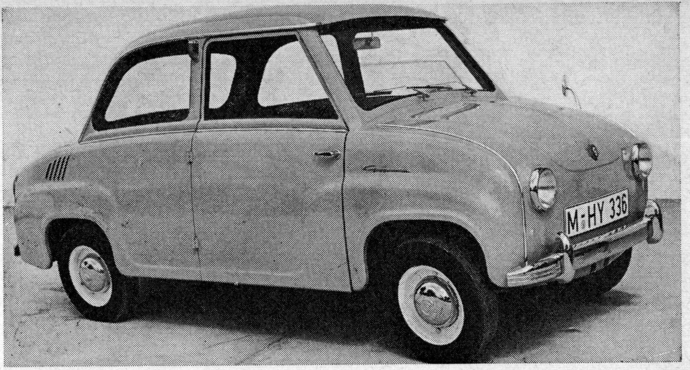
IMPORTEUR

N.V. Nederlandse Ford Automobiel Fabrieken, Hemweg, Amsterdam.

GOGGOMOBIL

T. 300

17 pk | **296 cc** | **85 km/u** | **1 op 18** | **f 3.245.—**



Een van de kleinste, maar ook praktisch de goedkoopste 4-persoons wagen in Nederland. Twee-takt motor.

MOTOR

2 cilinder in lijn, 2-takt, luchtgekoeld, achterin de wagen geplaatst, de achterwielen aandrijvend.
Boring x slag 58 x 56 mm.
Inhoud 296 cc.
Compressie verh. 6.1 : 1.
Vermogen 17 pk bij 5000 t.p.m.
Koppel 2.8 mkg bij 4000 t.p.m.
Electrische installatie 6 Volt.
Tankinhoud 25 ltr.
Vereiste brandstof: normale benzine.
Mengsmering.

TRANSMISSIE

Koppeling met 2 platen in oliebad.
4 versnellingen vooruit, niet synchromesh.
Plaats versnellingshefboom centraal in de vloer.

CHASSIS EN CARROSSERIE

Half zelfdragende carrosserie met bodemversterkingen. 2 portieren, 4 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met schroefveren, achter pendelassen met schroefveren.
Trommelremmen rondom.
Lengte 2.90 mtr, breedte 1.28 mtr, hoogte 1.30 mtr.
Draaicirkel 8.5 mtr.
Gewicht 400 kg.
Bandenmaat 4.40 - 10.

PRESTATIES EN VERBRUIK

Topsnelheid 85 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 80 km/u.
Gemiddeld verbruik 5.5 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN

All risk f 325.—, W.A. f 100.— p.j.

WEGENBELASTING

f 48.— per jaar.

TYPES EN PRIJZEN

Goggo T. 300 f 3.245.—.

FABRIKANT

Hans Glas G.m.b.H. Digolfing, Bayern, West-Duitsland.

IMPORTEUR

N.V. GREMI, Oude Ebbingestraat 32, Groningen.

GOGGOMOBIL

T. 400

22 pk | 392 cc | 95 km/u | 1 op 17 | f 3.395.—

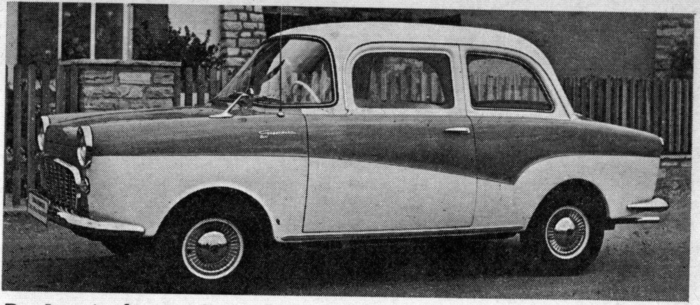
Model met sterkere motor dan de T. 300, een van de kleinste automobielen op de Nederlandse markt.

MOTOR
2 cilinder in lijn, 2-takt, luchtgekoeld, achterin de wagen geplaatst, de achterwielen aandrijvend.
Boring x slag 67 x 56 mm.
Inhoud 392 cc.
Compressie verh. 6 : 1.
Vermogen 22 pk bij 5000 t.p.m.
Koppel 2.9 mkg bij 4000 t.p.m.
Electrische installatie 12 Volt.
Tankinhoud 25 ltr.
Vereiste brandstof: normale benzine.
Mengsmering.
TRANSMISSIE
Koppeling met 2 platen in oliebad.
4 versnellingen vooruit, niet synchromesh.
Plaats versnellingshefboom centraal in de vloer.
CHASSIS EN CARROSSERIE
Half zelfdragende carrosserie met bodemversterkingen. 2 portieren, 4 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met schroefveren, achter pendelassen met schroefveren.
Trommelremmen rondom.
Lengte 2.90 mtr, breedte 1.28 mtr, hoogte 1.30 mtr.
Draaicirkel 8.5 mtr. Gewicht 400 kg.
Bandenmaat 4.40 - 10.
PRESTATIES EN VERBRUIK
Topsnelheid 95 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 90 km/u.
Gemiddeld verbruik 5.8 ltr per 100 km.
VERZEKERINGEN
All risk f 325.—, W.A. f 100.— p.j.
WEGENBELASTING
f 48.— per jaar.
TYPES EN PRIJZEN
Goggo T.400 f 3.395.—.
Ook leverbaar als coupé f 4.315.—.
FABRIKANT
Hans Glas G.m.b.H. Digolfing, Bayern, West-Duitsland.
IMPORTEUR
N.V. GREMI, Oude Ebbingestraat 32, Groningen.

ISAR

T. 700

34 pk | 688 cc | 110 km/u | 1 op 15 | f 4.925.—



De Isar is de opvolger van de Goggomobil en moet aan de vraag naar wat grotere en snellere auto's voldoen, zonder direct te vervallen in het type auto dat een benzine-verbruik heeft van rond 8 liter per 100 km.

MOTOR

2 cilinder boxermotor, 4-takt, luchtgekoeld, voorin de wagen geplaatst, de achterwielen aandrijvend.
Boring x slag 78 x 72 mm.
Inhoud 688 cc.
Compressie verh. 7.4 : 1.
Vermogen 34 pk bij 4900 t.p.m.
Koppel 5 mkg bij 3500 t.p.m.
Electrische installatie 12 Volt.
Tankinhoud 40 ltr.
Vereiste brandstof: normale benzine.

TRANSMISSIE

Normale plaatkoppeling. 4 versnellingen vooruit, geheel synchromesh.
Plaats versnellingshefboom centraal in de vloer.

CHASSIS EN CARROSSERIE

Zelfdragende carrosserie. 2 portieren, 4 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met schroefveren, achter starre as met bladveren.
Trommelremmen rondom.
Lengte 3.46 mtr, breedte 1.47 mtr, hoogte 1.38 mtr.
Draaicirkel 9 mtr.
Gewicht 640 kg.
Bandenmaat 5.20 - 12.

PRESTATIES EN VERBRUIK

Topsnelheid 110 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 100 km/u.
Gemiddeld verbruik 6.5 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN

All risk f 420.—, W.A. f 140.— p.j.

WEGENBELASTING

f 56.— per jaar.

TYPES EN PRIJZEN

Isar T. 700 de Luxe f 4.925.—.
Isar T. 700 USA-uitv. f 5.275.—.
Combinatiewagen f 5.695.—.

FABRIKANT

Hans Glas G.m.b.H. Digolfing, Bayern, West-Duitsland.

IMPORTEUR

N.V. GREMI, Oude Ebbingestraat 32, Groningen.

MORRIS — 850 Standaard

37 pk | 848 cc | 116 km/u | 1 op 15 | f 4.595.—

Kleine 4 cilinder wagen met revolutionaire constructie-kenmerken, zoals dwars geplaatste motor, rubber-vering en voorwiel-aandrijving. Vooral populair door zijn uitstekende wegligging, zijn pittige motor en zijn grote wendbaarheid. Uitstekende „stads-auto".

MOTOR
4 cilinder in lijn, dwars voorin de wagen geplaatst, voorwiel-aandrijving, watergekoeld.
Boring x slag 62.9 x 68.26 mm.
Inhoud 848 cc.
Compressie verh. 8.3 : 1.
Vermogen 37 pk bij 5500 t.p.m.
Koppel 6.1 mkg bij 2900 t.p.m.
Electrische installatie 12 Volt.
Tankinhoud 25 ltr.
Vereiste brandstof: superbenzine.

TRANSMISSIE
Normale koppeling. 4 versnellingen vooruit, w.v. 2, 3 en 4 synchromesh. Versnellingshefboom centraal in de vloer.

CHASSIS EN CARROSSERIE
Zelfdragende carrosserie. 2 portieren, 4 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met rubber veer-elementen, achter onafhankelijk met rubber veer-elementen.
Trommelremmen rondom.
Lengte 3.05 mtr, breedte 1.39 mtr, hoogte 1.35 mtr.
Draaicirkel 9 mtr. Gewicht 596 kg.
Bandenmaat 5.20 - 10.

PRESTATIES EN VERBRUIK
Topsnelheid 116 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 105 km/u.
Gemiddeld verbruik 6.5 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN
All risk f 400.—, W.A. f 140.— p.j.

WEGENBELASTING
f 48.— per jaar.

TYPES EN PRIJZEN
Standaard f 4.595.—.
Luxe uitvoering f 4.850.—.
Als Morris Cooper met 997 cc motor, prijs f 7.600.—.

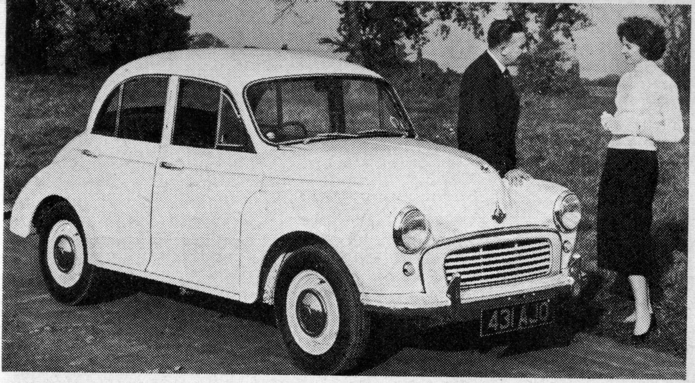
FABRIKANT
Morris Motors Ltd, Cowley Works, Oxford, England.

IMPORTEUR
J. J. Molenaars Automobielbedrijf N.V., B.W. Laan 2, Amersfoort.

MORRIS

1000

42 pk | 948 cc | 123 km/u | 1 op 13 | f 5.390.—



Wagen in de populaire prijsklasse, die al jaren gefabriceerd wordt. Conventioneel koetswerk-vorm. Relatief hoge prestaties. Tamelijk sportief karakter.

MOTOR
4 cilinder in lijn, watergekoeld, voorin geplaatst, achterwielen aandrijvend.
Boring x slag 64.58 x 83.72 mm.
Inhoud 1089 cc.
Compressie verh. 8.3 : 1.
Vermogen 48 pk bij 5100 t.p.m.
Koppel 8.3 mkg bij 2500 t.p.m.
Electrische installatie 12 Volt.
Tankinhoud 30 ltr.
Vereiste brandstof: superbenzine.

TRANSMISSIE
Normale plaatkoppeling. 4 versnellingen vooruit, waarvan 2, 3 en 4 synchromesh.
Versnellingshefboom centraal in de vloer.

CHASSIS EN CARROSSERIE
Zelfdragende carrosserie. 2 portieren, 4 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met schroefveren, achter starre as met bladveren.
Trommelremmen rondom.
Lengte 3.76 mtr, breedte 1.52 mtr, hoogte 1.51 mtr.
Draaicirkel 10.7 mtr.
Gewicht 761 kg.
Bandenmaat 500 - 14.

PRESTATIES EN VERBRUIK
Topsnelheid 125 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 115 km/u.
Gemiddeld verbruik 7.5 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN
All risk f 420.—, W.A. f 140.— p.j.

WEGENBELASTING
f 64.— per jaar.

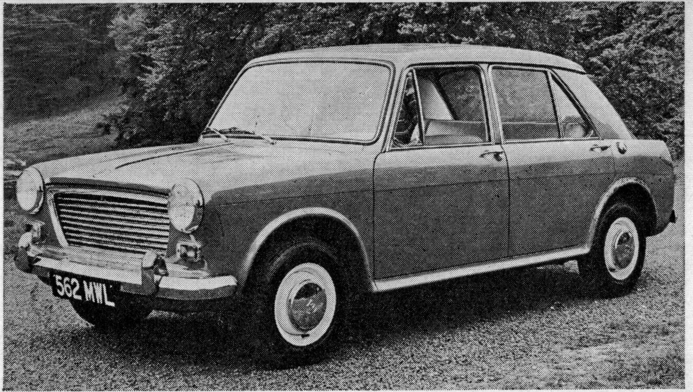
TYPES EN PRIJZEN
Morris 1000 standaard f 5.390.—
In 4-deurs uitvoering f 5.760.—.
Als cabriolet 4 persoons f 5.560.—.

FABRIKANT
Morris Motors Ltd, Cowley Works, Oxford, England.

IMPORTEUR
J. J. Molenaars Automobielbedrijf N.V., B.W. Laan 2, Amersfoort.

MORRIS 1100 - 4-deurs

48 pk | 1098 cc | 125 km/u | 1 op 12 | f 6.995.—



Nieuw model van de British Motor Corporation met originele constructie-kenmerken, zoals dwars geplaatste 4 cilinder motor voorin, voorwiel-aandrijving en hydraulisch verbonden rubber-vering. Buitengewoon goede wegligging en veer-comfort. Ruim van interieur. Schijfremmen op de voorwielen.

MOTOR
4 cilinder in lijn, 4-takt, dwars voorin in de wagen geplaatst, de voorwielen aandrijvend.
Boring x slag 64.58 x 83.72 mm.
Inhoud 1098 cc.
Compressie verh. 8.3 : 1.
Vermogen 48 pk bij 5100 t.p.m.
Koppel 8.3 mkg bij 2500 t.p.m.
Electrische installatie 12 Volt.
Tankinhoud 30 ltr.
Vereiste brandstof: superbenzine.
TRANSMISSIE
Normale plaatkoppeling. 4 versnellingen vooruit, waarvan 2, 3 en 4 synchromesh.
Versnellingshefboom centraal in de vloer.
CHASSIS EN CARROSSERIE
Zelfdragende carrosserie. 2 portieren, 5 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met rubber veer-elementen, achter onafhankelijk met rubber veer-elementen.
Schijfremmen op de voorwielen, trommelremmen op de achterwielen.
Lengte 3.73 mtr, breedte 1.53 mtr, hoogte 1.34 mtr.
Draaicirkel 10.50 mtr.
Gewicht 900 kg.
Bandenmaat 5.20 - 12.
PRESTATIES EN VERBRUIK
Topsnelheid 125 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 115 km/u.
Gemiddeld verbruik 8.5 ltr per 100 km.
VERZEKERINGEN
All risk f 445.—, W.A. f 150.— p.j.
WEGENBELASTING
f 80.— per jaar.
TYPES EN PRIJZEN
Morris 1100 2-deurs f 6.995.—.
In 4-deurs uitvoering f 7.180.—.
FABRIKANT
Morris Motors Ltd, Cowley Works, Oxford, England.
IMPORTEUR
J. J. Molenaars Automobielbedrijf N.V., B.W. Laan 2, Amersfoort.

N.S.U. — Prinz IV

36 pk | 598 cc | 116 km/u | 1 op 14 | f 4.795.—

Wagen met gehele nieuwe opzet van de N.S.U. Fabrieken. Ruime moderne carrosserie en iets sterkere motor. In zijn prijsklasse niet opvallend wat zijn prestatisch betreft, maar wel zeer economisch.

MOTOR
2 cilinder in lijn, 4-takt, luchtgekoeld, achterin geplaatst, de achterwielen aandrijvend.
Boring x slag 76 x 66 mm.
Inhoud 598 cc.
Compressie verh. 7.5 : 1.
Vermogen 36 pk bij 5500 t.p.m.
Koppel 4.5 mkg bij 3500 t.p.m.
Electrische installatie 12 Volt.
Tankinhoud 37 ltr.
Vereiste brandstof: normale benzine.

TRANSMISSIE
Normale plaatkoppeling. 4 versnellingen vooruit, allen synchromesh.
Versnellingshefboom centraal in de vloer.

CHASSIS EN CARROSSERIE
Zelfdragende carrosserie. 2 portieren, 4 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met schroefveren, achter pendelassen met schroefveren en luchtkussen-hulpveren.
Trommelremmen rondom.
Lengte 3.44 mtr, breedte 1.49 mtr, hoogte 1.34 mtr.
Draaicirkel 8.8 mtr. Gewicht 565 kg.
Bandenmaat 4.80 - 12.

PRESTATIES EN VERBRUIK
Topsnelheid 116 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 105 km/u.
Gemiddeld verbruik 7 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN
All risk f 420.—, W.A. f 140.— p.j.

WEGENBELASTING
f 48.— per jaar.

TYPES EN PRIJZEN
N.S.U. Prinz IV, luxe uitvoering f 4.795.—. In 1964 wordt dit type met een 1000 cc motor leverbaar.

FABRIKANT
N.S.U. Werke A.G., Neckarsulm, West-Duitsland.

IMPORTEUR
Fa. van Oorschot, Rietdijk 12, Rotterdam.

N.S.U. — Sportprinz

36 pk — 583 cc — 120 km/u — 1 op 17 — f 6.475.—

Elegante sportcoupé op basis van de Prinz III. Opgevoerde motor. Carrosserie ontwerp van de Italiaan Bertone. T.z.t. ook als cabriolet verkrijgbaar.

MOTOR
2 cilinder in lijn, 4-takt, luchtgekoeld, achterin geplaatst, de achterwielen aandrijvend.
Boring x slag 75 x 66 mm.
Inhoud 583 cc.
Compressie verh. 7.6 : 1.
Vermogen 36 pk bij 5500 t.p.m.
Koppel 4.3 mkg bij 3000 t.p.m.
Electrische installatie 12 Volt.
Tankinhoud 25 ltr.
Vereiste brandstof: superbenzine.

TRANSMISSIE
Normale plaatkoppeling. 4 versnellingen vooruit, allen synchromesh. Versnellingshefboom centraal in de vloer.

CHASSIS EN CARROSSERIE
Zelfdragende carrosserie. 2 portieren, 2 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met schroefveren, achter pendelassen met schroefveren.
Trommelremmen rondom.
Lengte 3.56 mtr, breedte 1.54 mtr, hoogte 1.22 mtr.
Draaicirkel 8.6 mtr.
Gewicht 565 kg.
Bandenmaat 4.40 - 12.

PRESTATIES EN VERBRUIK
Topsnelheid 120 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 120 km/u.
Gemiddeld verbruik 6 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN
All risk f 445.—, W.A. f 150.— p.j.

WEGENBELASTING
f 48.— per jaar.

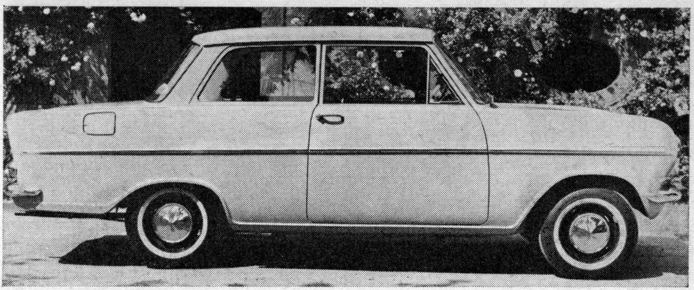
TYPES EN PRIJZEN
N.S.U. Sportprinz f 6.475.—.

FABRIKANT
N.S.U. Werke A.G., Neckarsulm, West-Duitsland.

IMPORTEUR
Fa. van Oorschot, Rietdijk 12, Rotterdam.

OPEL **Kadett**

47 pk 993 cc 120 km/u 1 op 13 f 5.540.—



Nieuw model in de populaire prijsklasse van de tot General Motors behorende Opel-Fabrieken. Conventioneel van opzet, maar met ruime en moderne carrosserie. Vrij hoge prestaties.

MOTOR

4 cilinder in lijn, watergekoeld, voorin geplaatst, de achterwielen aandrijvend.
Boring x slag 72 x 61 mm.
Inhoud 993 cc.
Compressie verh. 7.8 : 1.
Vermogen 47 pk bij 5200 t.p.m.
Koppel 7.5 mkg bij 2600 t.p.m.
Electrische installatie 6 Volt.
Tankinhoud 33 ltr.
Vereiste brandstof: superbenzine.

TRANSMISSIE

Normale plaatkoppeling. 4 versnellingen vooruit, allen synchromesh.
Versnellingshefboom centraal in de vloer.

CHASSIS EN CARROSSERIE

Zelfdragende carrosserie. 2 portieren, 4 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met dwarse bladveren, achter starre as met langsliggende bladveren.
Trommelremmen rondom.
Lengte 3.92 mtr, breedte 1.47 mtr, hoogte 1.41 mtr.
Draaicirkel 9.8 mtr.
Gewicht 670 kg.
Bandenmaat 5.50 - 12.

PRESTATIES EN VERBRUIK

Topsnelheid 120 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 115 km/u.
Gemiddeld verbruik 7.5 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN

All risk f 420.—, W.A. f 140.— p.j.

WEGENBELASTING

f 56.— per jaar.

TYPES EN PRIJZEN

Opel Kadett standaard met verwarming f 5.540.—. Binnenkort ook in luxe uitvoering te leveren.

FABRIKANT

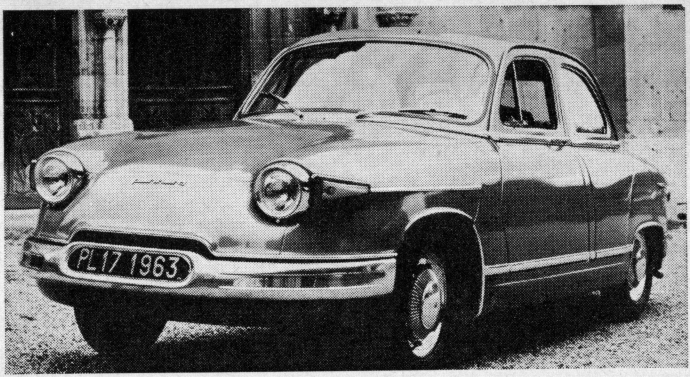
Adam Opel A.G. Bochum, West-Duitsland.

IMPORTEUR

General Motors Continental S.A. Parmentierplein, Rotterdam-Z.

PANHARD **PL. 17**

42 pk | 851 cc | 125 km/u | 1 op 13 | f 6.335.—



Panhard is een van de oudste automobielfabrieken ter wereld. Na de oorlog steeds originele wagens met kleine luchtgekoelde 2 cilinder motoren gebouwd. Fabriek staat thans onder beheer van Citroën.

MOTOR

2 cilinder boxermotor, 4-takt, luchtgekoeld, voorin geplaatst, voorwielaandrijving.
Boring x slag 85 x 75 mm.
Inhoud 851 cc.
Compressie verh. 7.2 : 1.
Vermogen 42 pk bij 5300 t.p.m.
Koppel 6.6 mkg bij 3500 t.p.m.
Electrische installatie 12 Volt.
Tankinhoud 42 ltr.
Vereiste brandstof: normale benzine.

TRANSMISSIE

Normale plaatkoppeling. 4 versnellingen vooruit, waarvan 2, 3 en 4 synchromesh.
Versnellingshefboom aan de stuurkolom.

CHASSIS EN CARROSSERIE

Zelfdragende carrosserie met bodemversterkingen. 4 portieren, 5 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met dwarse bladveren, achter starre as met torsiestang-veren.
Trommelremmen rondom.
Lengte 4.57 mtr, breedte 1.68 mtr, hoogte 1.55 mtr.
Draaicirkel 10 mtr.
Gewicht 865 kg.
Bandenmaat 145 x 380 (Michelin X).

PRESTATIES EN VERBRUIK

Topsnelheid 125 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 110 km/u.
Gemiddeld verbruik 7.5 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN

All risk f 445.—, W.A. f 150.— p.j.

WEGENBELASTING

f 72.— per jaar.

TYPES EN PRIJZEN

Panhard Pl. 17 f 6.335.—.
Met opgevoerde motor onder de naam Tigre f 7.385.—. Als cabriolet f 11.250.—.

FABRIKANT

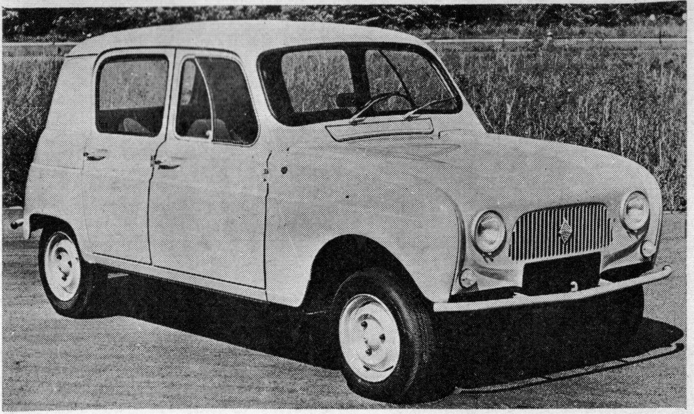
S.A. des Ancien Etablissements Panhard en Levassor, 19 Avenue d'Ivry, Paris, France.

IMPORTEUR

Automobiles Citroën N.V., Stadionplein, Amsterdam.

RENAULT R. 4

26½ pk 747 cc 105 km/u 1 op 15 f 4.100.—

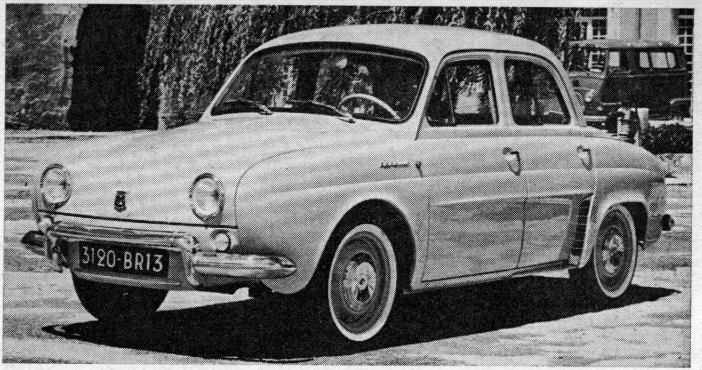


Nieuwe wagen in de kleinste klasse van de grootste Franse automobielfabriek. Zuinigheid en nuttigheid zijn de kenmerken van de opzet. Carrosserie is functioneel en houdt weinig rekening met „mode". Voor kleine wagen een goed veer-comfort.

MOTOR
4 cilinder in lijn, watergekoeld (gesloten koelsysteem), voorin geplaatst, voorwiel-aandrijving.
Boring x slag 54.5 x 80 mm.
Inhoud 747 cc.
Compressie verh. 8.5 : 1.
Vermogen 26.5 pk bij 4500 t.p.m.
Koppel 5.6 mkg bij 2500 t.p.m.
Electrische installatie 6 Volt.
Tankinhoud 26 ltr.
Vereiste brandstof: normale benzine.
TRANSMISSIE
Normale plaatkoppeling. 3 versnellingen vooruit, waarvan 2 en 3 synchromesh.
Versnellingshefboom op het dashboard.
CHASSIS EN CARROSSERIE
Zelfdragende carrosserie. 4 portieren, 4 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met torsiestaven, achter onafhankelijk met torsiestaven.
Trommelremmen rondom.
Lengte 3.66 mtr, breedte 1.48 mtr, hoogte 1.53 mtr.
Draaicirkel 9.3 mtr.
Gewicht 594 kg.
Bandenmaat 145 x 133.
PRESTATIES EN VERBRUIK
Topsnelheid 105 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 90 km/u.
Gemiddeld verbruik 6.5 ltr per 100 km.
VERZEKERINGEN
All risk f 375.—, W.A. f 120.— p.j.
WEGENBELASTING
f 48.— per jaar.
TYPES EN PRIJZEN
Renault R. 4 f 4.100.—
Luxere uitvoering f 4.400.—.
Uitvoering met wat kleinere motor en minder „luxe" (R. 3) f 3.995.—.
FABRIKANT
Régie Nationale des Usines Renault, Billancourt (Seine) Paris, France.
IMPORTEUR
Renault N.V., Wibautstraat 224, Amsterdam-Z.

RENAULT **Dauphine**

32 pk 845 cc 115 km/u 1 op 14 f 4.995.—



Een van de meest populaire auto's in de prijsklasse tussen 5000 en 6000 gulden. Door zijn omvang goed wendbaar en een zeer redelijk benzine-verbruik. Carrosserie langzamerhand wat conservatief.

MOTOR
4 cilinder in lijn, watergekoeld, achterin geplaatst, de achterwielen aandrijvend.
Boring x slag 58 x 80 mm.
Inhoud 845 cc.
Compressie verh. 8 : 1.
Vermogen 32 pk bij 4500 t.p.m.
Koppel 6.9 mkg bij 2500 t.p.m.
Electrische installatie 6 Volt.
Tankinhoud 32 ltr.
Vereiste brandstof: superbenzine.

TRANSMISSIE
Normale plaatkoppeling. 3 versnellingen vooruit, allen synchromesh.
Plaats versnellingshefboom centraal in de vloer.

CHASSIS EN CARROSSERIE
Zelfdragende carrosserie. 4 portieren, 4 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met schroefveren, achter pendelassen met schroefveren en hulpluchtveren rondom.
Trommelremmen rondom.
Lengte 3.94 mtr, breedte 1.52 mtr, hoogte 1.43 mtr.
Draaicirkel 9.1 mtr.
Gewicht 660 kg.
Bandenmaat 135 x 380.

PRESTATIES EN VERBRUIK
Topsnelheid 115 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 100 km/u.
Gemiddeld verbruik 7 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN
All risk f 400.—, W.A. f 140.— p.j.

WEGENBELASTING
f 56.— per jaar.

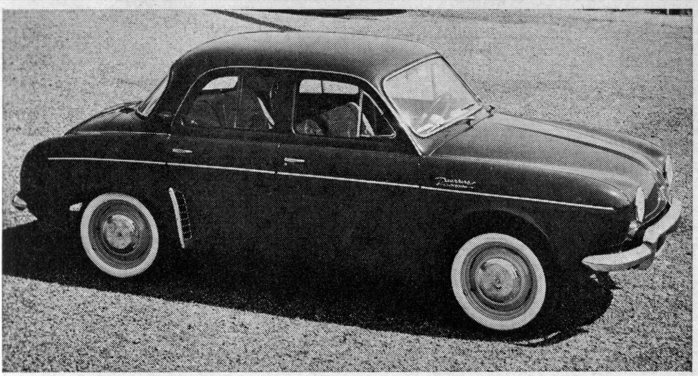
TYPES EN PRIJZEN
Renault Dauphine f 4.995.—.
Onder de naam Ondine ook gebracht in een uitvoering met meer luxe en een 4-versnellingsbak f 5.550.—.

FABRIKANT
Régie Nationale des Usines Renault, Billancourt (Seine) Paris, France.

IMPORTEUR
Renault N.V., Wibautstraat 224, Amsterdam-Z.

RENAULT **Gordini**

40 pk | 845 cc | 130 km/u | 1 op 12½ | f 5.195.—



Op verzoek van de meer sportieve rijders onder de Dauphine bezitters, een type dat door de fabriek met opgevoerde motor geleverd wordt. De motor werd verder ontwikkeld door Gordini, een bekende Franse constructeur van race- en sportwagens.

MOTOR
4 cilinder in lijn, watergekoeld, achterin de wagen geplaatst, de achterwielen aandrijvend.
Boring x slag 58 x 80 mm.
Inhoud 845 cc.
Compressie verh. 8 : 1.
Vermogen 40 pk bij 5000 t.p.m.
Koppel 6.9 mkg bij 3300 t.p.m.
Electrische installatie 6 Volt.
Tankinhoud 32 ltr.
Vereiste brandstof: superbenzine.

TRANSMISSIE
Normale plaatkoppeling. 4 versnellingen vooruit, waarvan 2, 3 en 4 synchromesh.
Versnellingshefboom centraal in de vloer.

CHASSIS EN CARROSSERIE
Zelfdragende carrosserie. 4 portieren, 4 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met schroefveren, achter pendelassen met schroefveren, hulpluchtveren rondom.
Trommelremmen rondom.
Lengte 3.94 mtr, breedte 1.52 mtr, hoogte 1.43 mtr.
Draaicirkel 9.1 mtr.
Gewicht 670 kg.
Bandenmaat 145 x 380.

PRESTATIES EN VERBRUIK
Topsnelheid 130 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 120 km/u.
Gemiddeld verbruik 8 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN
All risk f 420.—, W.A. f 140.— p.j.

WEGENBELASTING
f 56.— per jaar.

TYPES EN PRIJZEN
Renault Dauphine Gordini f 5.195.—.

FABRIKANT
Régie Nationale des Usines Renault, Billancourt (Seine) Paris, France.

IMPORTEUR
Renault N.V., Wibautstraat 224, Amsterdam-Z.

RENAULT R. 8

48 pk | 956 cc | 125 km/u | 1 op 14 | f 5.995.—

Het jongste Renault produkt is a.h.w. een gemoderniseerde en sterkere Dauphine met een ruimer interieur, grotere prestaties en meer glas-oppervlak. Als een van de weinige wagens in deze prijsklasse heeft de R. 8 schijfremmen op alle wielen.

MOTOR
4 cilinder in lijn, 4-takt, watergekoeld, gesloten koelsysteem, achterin geplaatst, aandrijving op de achterwielen.
Boring x slag 65 x 72 mm.
Inhoud 956 cc.
Compressi verh. 8.5 : 1.
Vermogen 48 pk bij 4800 t.p.m.
Electrische installatie 12 Volt.
Tankinhond 31 ltr.
Vereiste brandstof: superbenzine.

TRANSMISSIE
Normale droge plaatkoppeling. Naar keuze 3, of 4 versnellingen vooruit. 3-versnellingsbak geheel synchromesh., 4-versnellingsbak, 2, 3 en 4 synchromesh.
Plaats versnellingshefboom centraal in de vloer.

CHASSIS EN CARROSSERIE
Zelfdragende carrosserie. 4 portieren, 4 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met schroefveren, achter pendelassen met schroefveren.
Schijfremmen op alle vier de wielen.
Lengte 3.99 mtr, breedte 1.49 mtr, hoogte 1.41 mtr.
Draaicirkel 10.25 mtr.
Gewicht 725 kg.
Bandenmaat 145 x 380.

PRESTATIES EN VERBRUIK
Topsnelheid 125 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 115 km/u.
Gemiddeld verbruik 7.2 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN
All risk f 420.—, W.A. f 140.— p.j.

WEGENBELASTING
f 64.— per jaar.

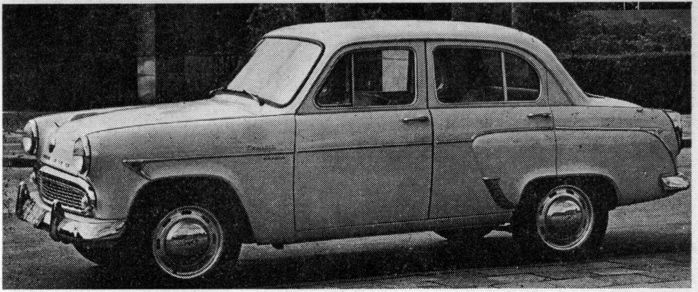
TYPES EN PRIJZEN
Renault R.8 3 versnellingen f 5.995.—; 4 versnellingen f 6.150.—.

FABRIKANT
Régie Nationale des Usines Renault, Billancourt (Seine) Paris, France.

IMPORTEUR
Renault N.V., Wibautstraat 224, Amsterdam-Z.

SCALDIA (Moscovitch)

45 pk | 1358 cc | 115 km/u | 1 op 15 | f 4.950.—



Conventionele, maar zeer stevige wagen van Russische afkomst en in België geassembleerd. Hoewel op sommige punten bepaald ouderwets, toch veel „auto voor het geld" door zijn lage prijs. Waarschijnlijk gaat vooral de carrosserie lang mee.

MOTOR

4 cilinder in lijn, 4-takt, watergekoeld, voorin geplaatst, de achterwielen aandrijvend.
Boring x slag 76 x 75 mm.
Inhoud 1358 cc.
Vermogen 45 pk bij 4500 t.p.m.
Koppel 9 mkg bij 2500 t.p.m.
Electrische installatie 12 Volt.
Tankinhoud 35 ltr.
Vereiste brandstof: normale benzine.

TRANSMISSIE

Normale plaatkoppeling. 4 versnellingen vooruit, 2, 3 en 4 synchromesh. Plaats versnellingshefboom aan de stuurkolom.

CHASSIS EN CARROSSERIE

Zelfdragende carrosserie. 4 portieren, 4 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met schroefveren, achter starre as met langsliggende bladveren.
Trommelremmen rondom.
Lengte 4.04 mtr, breedte 1.54 mtr, hoogte 1.51 mtr.
Draaicirkel 11.9 mtr.
Gewicht 900 kg.
Bandenmaat 5.60 - 15.

PRESTATIES EN VERBRUIK

Topsnelheid 115 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 110 km/u.
Gemiddeld verbruik 6.5 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN

All risk f 400.—, W.A. f 140.— p.j.

WEGENBELASTING

f 72.— per jaar.

TYPES EN PRIJZEN

Scaldia (Moscovitch) Sedan f 4.950.—.
Ook leverbaar met een Perkins dieselmotor met geringere prestaties f 7.990.—.

FABRIKANT

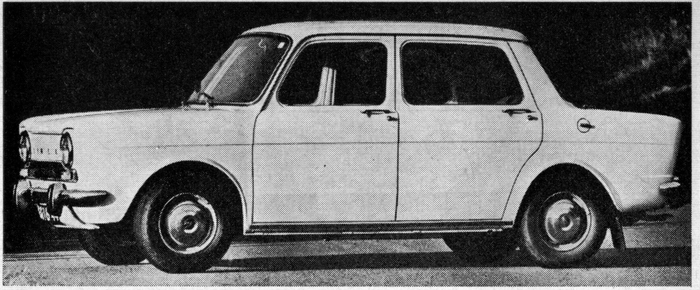
V/O Auto-export, Smolenskaja Pl. 32/34, Moskwa G 200, U.S.S.R.

IMPORTEUR

N.V. Automobielmaatschappij „Caland", Postbus 305, Arnhem.

SIMCA 1000

50 pk | 944 cc | 126 km/u | 1 op 13 | f 5.495.—



Deze wagen in de meest populaire prijsklasse werd begin 1962 in Nederland verkrijgbaar en was al direct bijzonder gewild. De moderne Simca 1000 valt vooral op, omdat hij bij redelijke prijs relatief grote prestaties heeft, van binnen zeer ruim is en goed voorzien is van accessoires.

MOTOR
4 cilinder in lijn, 4-takt, watergekoeld, achterin de wagen geplaatst, de achterwielen aandrijvend.
Boring x slag 68 x 65 mm.
Inhoud 944 cc.
Compressie verh. 7.8 : 1.
Vermogen 50 pk bij 5000 t.p.m.
Koppel 7.7 mkg bij 2800 t.p.m.
Electrische installatie 12 Volt.
Tankinhoud 30 ltr.
Vereiste brandstof: normale benzine.

TRANSMISSIE
Normale plaatkoppeling, hydraulisch bediend. 4 versnellingen vooruit, allen synchromesh.
Versnellingshefboom centraal in de vloer.

CHASSIS EN CARROSSERIE
Zelfdragende carrosserie. 4 portieren, 4 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met dwarsgeplaatste bladveren, achter onafhankelijk met schroefveren.
Trommelremmen rondom.
Lengte 3.78 mtr, breedte 1.48 mtr, hoogte 1.33 mtr.
Draaicirkel 9 mtr.
Gewicht 720 kg.
Bandenmaat 5.60 - 12.

PRESTATIES EN VERBRUIK
Topsnelheid 126 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 120 km/u.
Gemiddeld verbruik 7.7 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN
All risk f 420.—, W.A. f 140.— p.j.

WEGENBELASTING
f 64.— per jaar.

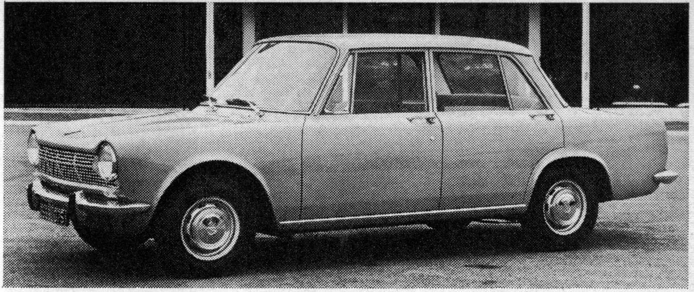
TYPES EN PRIJZEN
Simca 900 met dezelfde motor f 4.995.—. Simca 1000 f 5.495.—. Simca 1000 de Luxe f 5.695.—.

FABRIKANT
S.I.M.C.A. Automobiles, Poissy (Seine) France.

IMPORTEUR
Simca Nederland N.V., Jan van Riebeeckweg, Schiedam.

SIMCA 1300

62 pk | 1290 cc | 130 km/u | 1 op 11 | f 6.785.—



Nieuw type in de middenklasse van de Simca-fabrieken. Relatief ruime carrosserie. Robuuste motor, maar conventioneel van opzet.

MOTOR

4 cilinder in lijn, 4-takt, watergekoeld, voorin geplaatst, achterwiel aandrijving.
Boring x slag 74 x 75 mm.
Inhoud 1290 cc.
Compressie verh. 8.5 : 1.
Vermogen 62 pk bij 5200 t.p.m.
Koppel 10,2 mkg bij 2600 t.p.m.
Electrische installatie 12 Volt.
Tankinhoud 55 ltr.
Vereiste brandstof: superbenzine.

TRANSMISSIE

Normale plaatkoppeling. 4 versnellingen vooruit, allen synchromesh met Porsche systeem.
Plaats versnellingshefboom aan de stuurkolom.

CHASSIS EN CARROSSERIE

Zelfdragende carrosserie. 4 portieren, 5 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met schroefveren, achter starre as met schroefveren en speciale geleidingsarmen.
Telescoopschokbrekers rondom, trommelremmen rondom.
Lengte 4.25 mtr, breedte 1.58 mtr, hoogte 1.36 mtr.
Draaicirkel 11 mtr.
Gewicht 960 kg.

PRESTATIES EN VERBRUIK

Topsnelheid 130 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 120 km/u.
Gemiddeld verbruik 9 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN

All risk f 445.—, W.A. f 150.— p.j.

WEGENBELASTING

f 80.— per jaar.

TYPES EN PRIJZEN

Simca 1300 sedan standaard f 6.785.—.
1300 de Luxe f 7.185.—.

FABRIKANT

S.I.M.C.A. Automobiles, Poissy (Seine) France.

IMPORTEUR

Simca Nederland N.V.,
Jan van Riebeeckweg, Schiedam.

SIMCA — Etoile

52 pk | 1290 cc | 130 km/u | 1 op $11\frac{1}{2}$ | f 5.995.—

Een wagen met pittige motor, die men ook als kleine wagen in de middenklasse zou kunnen karakteriseren. Motor thans voorzien van 5 lagers, waardoor hoge kruissnelheid mogelijk.

MOTOR
4 cilinder in lijn, watergekoeld, voorin geplaatst, de achterwielen aandrijvend.
Boring x slag 74 x 75 mm.
Inhoud 1290 cc.
Compressie verh. 7.5 : 1.
Vermogen 52 pk bij 4900 t.p.m.
Koppel 9.6 mkg bij 2500 t.p.m.
Electrische installatie 12 Volt.
Tankinhoud 43 ltr.
Vereiste brandstof: normale benzine.

TRANSMISSIE
Normale plaatkoppeling. 4 versnellingen vooruit, waarvan 2, 3 en 4 synchromesh.
Versnellingshefboom aan de stuurkolom.

CHASSIS EN CARROSSERIE
Zelfdragende carrosserie. 4 portieren, 4 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met schroefveren, achter starre as met combinatie van schroef- en bladveren.
Trommelremmen rondom.
Lengte 4.10 mtr, breedte 1.56 mtr, hoogte 1.42 mtr.
Draaicirkel 10.8 mtr.
Gewicht 910 kg.
Bandenmaat 5.60 - 14.

PRESTATIES EN VERBRUIK
Topsnelheid 130 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 125 km/u.
Gemiddeld verbruik 8.5 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN
All risk f 420.—, W.A. f 140.— p.j.

WEGENBELASTING
f 80.— per jaar.

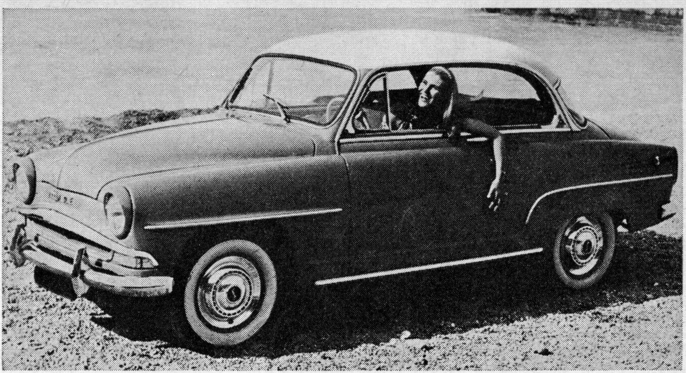
TYPES EN PRIJZEN
Simca Etoile f 5.995.—.
Simca Elysee (hardtop) f 6.495.—.

FABRIKANT
S.I.M.C.A. Automobiles, Poissy (Seine) France.

IMPORTEUR
Simca Nederland N.V.,
Jan van Riebeeckweg, Schiedam.

SIMCA **Monthléry**

70 pk 1290 cc 140 km/u 1 op 10½ f 6.995.—



Model afgeleid van de Simca Etoile. Flink opgevoerde motor met daardoor relatief hoge prestaties voor de gevraagde prijs.

MOTOR
4 cilinder in lijn, watergekoeld, voorin geplaatst, de achterwielen aandrijvend.
Boring x slag 74 x 75 mm.
Inhoud 1290 cc.
Compressie verh. 8.5 : 1.
Vermogen 70 pk bij 5200 t.p.m.
Koppel 11 mkg bij 2900 t.p.m.
Electrische installatie 12 Volt.
Tankinhoud 43 ltr.
Vereiste brandstof: superbenzine.

TRANSMISSIE
Normale plaatkoppeling (eventueel automatische koppeling). 4 versnellingen vooruit, 2, 3 en 4 synchromesh.

CHASSIS EN CARROSSERIE
Zelfdragende carrosserie. 4 portieren, 5 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met schroefveren, achter starre as met langsliggende bladveren.
Trommelremmen rondom.
Lengte 4.13 mtr, breedte 1.56 mtr, hoogte 1.42 mtr.
Draaicirkel 10.4 mtr.
Gewicht 945 kg.
Bandenmaat 5.60 - 14.

PRESTATIES EN VERBRUIK
Topsnelheid 140 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 125 km/u.
Gemiddeld verbruik 9.5 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN
All risk f 445.—, W.A. f 150.— p.j.

WEGENBELASTING
f 80.— per jaar.

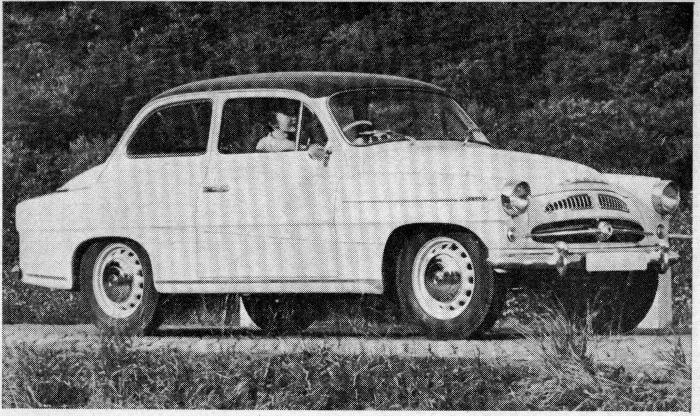
TYPES EN PRIJZEN
Simca Monthléry f 6.995.—.

FABRIKANT
S.I.M.C.A. Automobiles, Poissy (Seine) France.

IMPORTEUR
Simca Nederland N.V.,
Jan van Riebeeckweg, Schiedam.

SKODA — Octavia

40 pk | 1089 cc | 120 km/u | 1 op 11½ | f 5.250.—



Tsjechische wagen van conventionele opzet. Relatief ruim voor de prijs.

MOTOR
4 cilinder in lijn, watergekoeld, voorin geplaatst, de achterwielen aandrijvend.
Boring x slag 68 x 75 mm.
Inhoud 1089 cc.
Compressie verh. 7.5 : 1.
Vermogen 40 pk bij 4600 t.p.m.
Koppel 7 mkg bij 2800 t.p.m.
Electrische installatie 12 Volt.
Tankinhoud 30 ltr.
Vereiste brandstof: normale benzine.

TRANSMISSIE
Normale plaatkoppeling. 4 versnellingen vooruit, waarvan 2, 3 en 4 synchromesh.
Versnellingshefboom aan de stuurkolom.

CHASSIS EN CARROSSERIE
Koetswerk met bodemversterkingen.
2 portieren, 4 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met schroefveren, achter pendelassen met dwarsgeplaatste bladveren.
Trommelremmen rondom.
Draaicirkel 10.6 mtr.
Gewicht 920 kg.
Lengte 4.06 mtr, breedte 1.60 mtr, hoogte 1.43 mtr.
Bandenmaat 6.60 - 16.

PRESTATIES EN VERBRUIK
Topsnelheid 120 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 110 km/u.
Gemiddeld verbruik 8.5 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN
All risk f 420.—, W.A. f 140.— p.j.

WEGENBELASTING
f 80.— per jaar.

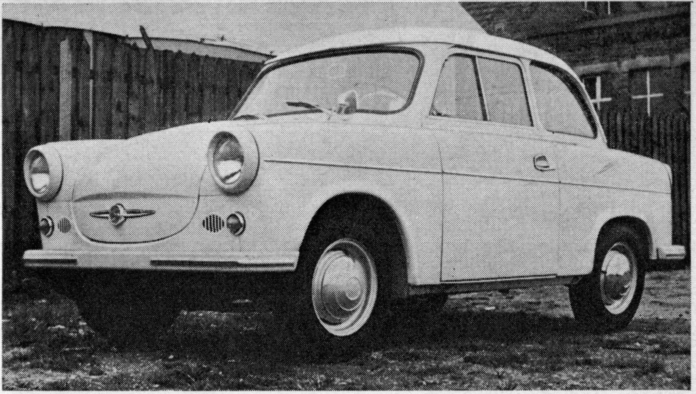
TYPES EN PRIJZEN
Skoda Octavia f 5.250.—.
Octavia Super (met 47 pk motor) f 5.495.—.
Octavia Combi f 6.475.—.

FABRIKANT
Motokóv S.A. Tr. Dukelskych
Hrdinu 47, Praha, VII.
Tsjechoslowakei.

IMPORTEUR
H. Englebert N.V.,
Theresiastraat 145, Den Haag.

TRABANT Standaard

23 pk | 500 cc | 100 km/u | 1 op 13 | f 3.575.—



Voor Nederland een nieuw type in de klasse der kleinste wagens. Waarschijnlijk stevige carrosserie en stevig chassis. Uitgerust met 2-takt motor. Geringe prestaties, maar uitstekende wegligging. Gefabriceerd in Oost-Duitsland.

MOTOR
2 cilinder in lijn, 2-takt, luchtgekoeld, voorin de wagen geplaatst, de voorwielen aandrijvend.
Boring x slag 66 x 73 mm.
Inhoud 500 cc.
Compressie verh. 7 : 1.
Vermogen 23 pk bij 4200 t.p.m.
Koppel 4.5 mkg bij 2750 t.p.m.
Electrische installatie 6 Volt.
Tankinhoud 24 ltr.
Vereiste brandstof: normale benzine.
Mengsmering.

TRANSMISSIE
Normale plaatkoppeling. 4 versnellingsbak, geheel synchromesh.
Uitschakelbare vrijloop.
Versnellingshefboom centraal in de vloer.

CHASSIS EN CARROSSERIE
Koetswerk met dragende bodem.
2 portieren, 4 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met dwarse bladveren, achter pendelassen met dwarse bladveren.
Trommelremmen rondom.
Lengte 3.36 mtr, breedte 1.49 mtr, hoogte 1.41 mtr. Draaicirkel 10 mtr.
Gewicht 620 kg. Bandenmaat 5.20 - 13.

PRESTATIES EN VERBRUIK
Topsnelheid 100 km/u. Toelaatbare kruissnelheid **95 km/u.**
Gemiddeld verbruik 7.5 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN
All risk f 350.—, W.A. f 120.— p.j.

WEGENBELASTING
f 56.— per jaar.

TYPES EN PRIJZEN
Trabant Standaard f 3.575.—.
Trabant de Luxe f 3.775.—.
Binnenkort ook met 600 cc motor te leveren. Combi f 4.190.—.

FABRIKANT
VEB Automobilwerke, Eisenach, Deutsche Demokratische Republik.

IMPORTEUR
Van Hoek's Automobielbedrijf, Stationsweg D5, Postbus 9, Ravenstein

TRIUMPH — Herald Saloon

43 pk — 1147 cc — 125 km/u — 1 op 11½ — f 6.250.—

Engelse wagen in de kleine klasse van moderne opzet. Grote wendbaarheid. Vrij hoge kruissnelheid.

MOTOR

4 cilinder in lijn, watergekoeld, voorin geplaatst, de achterwielen aandrijvend.
Boring x slag 69.3 x 76 mm.
Inhoud 1147 cc.
Compressie verh. 8 : 1.
Vermogen 43 pk bij 4500 t.p.m.
Koppel 8.9 mkg bij 2250 t.p.m.
Electrische installatie 12 Volt.
Tankinhoud 30 ltr.
Vereiste brandstof: superbenzine.

TRANSMISSIE

Normale koppeling. 4 versnellingen vooruit, waarvan 2, 3 en 4 synchromesh.
Versnellingshefboom centraal in de vloer.

CHASSIS EN CARROSSERIE

Koetswerk met dragend doosprofiel.
2 portieren, 4 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met schroefveren, achter pendelassen met dwarse bladveren.
Trommelremmen rondom.
Lengte 3.89 mtr, breedte 1.52 mtr, hoogte 1.32 mtr.
Draaicirkel 7.7 mtr.
Gewicht 810 kg.
Bandenmaat 5.20 - 13.

PRESTATIES EN VERBRUIK

Topsnelheid 125 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 115 km/u.
Gemiddeld verbruik 8.5 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN

All risk f 445.—, W.A. f 150.— p.j.

WEGENBELASTING

f 72.— per jaar.

TYPES EN PRIJZEN

Herald 1200 Saloon f 6.250.—.

FABRIKANT

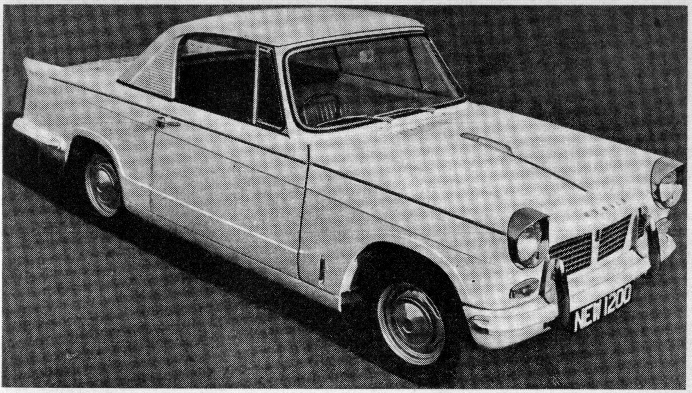
Standaard Triumph International Ltd., Coventry, England.

IMPORTEUR

Leyland Holland N.V.
Zwarteweg 43, Aalsmeer.

TRIUMPH **Herald Coupé**

43 pk 1147 cc 128 km/u 1 op 12½ f 6.950.—



De Herald Coupé is een directe afleiding van de limousine, maar heeft door het gewicht en de vorm van de 2-zits carrosserie aanzienlijk hogere prestaties.

MOTOR
4 cilinder in lijn, watergekoeld, voorin geplaatst, de achterwielen aandrijvend.
Boring x slag 69.3 x 76 mm.
Inhoud 1147 cc.
Compressie verh. 8 : 1.
Vermogen 43 pk bij 4500 t.p.m.
Koppel 8.9 mkg bij 2250 t.p.m.
Electrische installatie 12 Volt.
Tankinhoud 30 ltr.
Vereiste brandstof: superbenzine.

TRANSMISSIE
Normale plaatkoppeling. 4 versnellingen vooruit, waarvan 2, 3 en 4 synchromesh.
Versnellingshefboom centraal in de vloer.

CHASSIS EN CARROSSERIE
Koetswerk met „dragend" doosprofiel.
2 portieren, 2 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met schroefveren, achter pendelassen met dwarse bladveren.
Trommelremmen rondom.
Lengte 3.89 mtr, breedte 1.52 mtr, hoogte 1.30 mtr.
Draaicirkel 7.7 mtr.
Gewicht 730 kg.
Bandenmaat 5.20 - 13.

PRESTATIES EN VERBRUIK
Topsnelheid 128 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 120 km/u.
Gemiddeld verbruik 8 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN
All risk f 445.—, W.A. f 150.— p.j.

WEGENBELASTING
f 64.— per jaar.

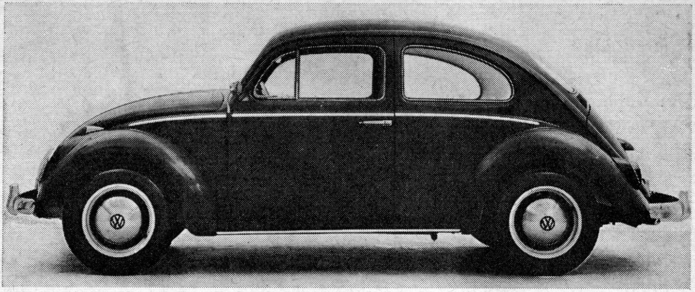
TYPES EN PRIJZEN
Herald Coupé f 6.950.—.
Ook als 2-zits cabriolet f 7.750.—.

FABRIKANT
Standaard Triumph International Ltd., Coventry, England.

IMPORTEUR
Leyland Holland N.V.
Zwarteweg 43, Aalsmeer.

VOLKSWAGEN 1200

34 Netto pk 1192 cc 117 km/u 1 op 11½ f 5.190.—



Het meest populaire model in de prijsklasse tussen 5000 en 6000 gulden, dank zij levensduur van motor en carrosserie. Is zonder gevaar voor de motor onbeperkt op topsnelheid te rijden. Relatief vrij hoog benzine-verbruik. Conservatieve carrosserie-vorm.

MOTOR

4 cilinder boxermotor, 4-takt, achterin geplaatst, de achterwielen aandrijvend.
Boring x slag 77 x 64 mm.
Inhoud 1192 cc.
Compressie verh. 7 : 1.
Vermogen 34 pk bij 3600 t.p.m.
Koppel 8.4 mkg bij 2000 t.p.m.
Electrische installatie 6 Volt.
Tankinhoud 40 ltr.
Vereiste brandstof: normale benzine.

TRANSMISSIE

Normale plaatkoppeling. 4 versnellingen vooruit, allen synchromesh.
Versnellingshefboom centraal in de vloer.

CHASSIS EN CARROSSERIE

Koetswerk met dragende bodem.
2 portieren, 4 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met blad-torsieveren, achter pendelassen met blad-torsieveren.
Trommelremmen rondom.
Lengte 4.07 mtr, breedte 1.54 mtr, hoogte 1.50 mtr.
Draaicirkel 11 mtr.
Gewicht 740 kg.
Bandenmaat 5.60 - 15.

PRESTATIES EN VERBRUIK

Topsnelheid 117 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 117 km/u.
Gemiddeld verbruik 8.7 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN

All risk f 400.—, W.A. f 140.— p.j.

WEGENBELASTING

f 64.— per jaar.

TYPES EN PRIJZEN

1200 de Luxe f 5.190.—.

FABRIKANT

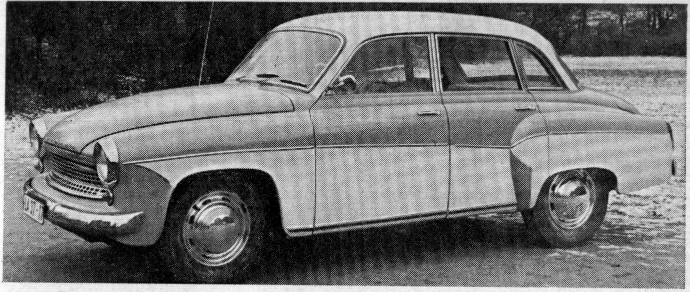
Volkswagen A.G. Wolfsburg, West-Deutschland.

IMPORTEUR

Pon's Automobielhandel N.V., Arnhemseweg 2-4, Amersfoort.

WARTBURG — 1000 de Luxe

40 pk | 900 cc | 118 km/u | 1 op $10\frac{1}{2}$ | f 5.250.—



Een Oost-Duits produkt, dat in de vroegere tot D.K.W. behorende Eisenach Fabrieken vervaardigd wordt. Vertoont dan ook nog de kenmerken van D.K.W. zoals drie-cilinder 2-takt motor en voorwiel-aandrijving. Heeft een robuuste carrosserie, is tamelijk goed afgewerkt, haalt vrij hoge prestatie-cijfers, maar is zoals de meeste twee-takters niet bepaald zuinig.

MOTOR
3 cilinder in lijn, 2-takt, watergekoeld, voorin de wagen geplaatst, de voorwielen aandrijvend.
Boring x slag 70 x 78 mm.
Inhoud 900 cc.
Compressie verh. 7.3 : 1.
Vermogen 40 pk bij 4000 t.p.m.
Koppel 8.5 mkg bij 2250 t.p.m.
Electrische installatie 6 Volt.
Tankinhoud 40 ltr.
Vereiste brandstof: normale benzine.
Mengsmering.

TRANSMISSIE
Normale plaatkoppeling. 4 versnellingen vooruit, waarvan 2, 3 en 4 synchromesh, uitschakelbare vrijloop.
Versnellingshefboom aan de stuurkolom.

CHASSIS EN CARROSSERIE
Dragend chassis met aparte carrosserie. 4 portieren, 5 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met dwarsgeplaatste bladveren, achter starre as met dwars geplaatste bladveren.
Trommelremmen rondom.
Lengte 4.30 mtr, breedte 1.57 mtr, hoogte 1.45 mtr.
Draaicirkel 10.5 mtr.
Gewicht 1000 kg.
Bandenmaat 5.90 - 14.

PRESTATIES EN VERBRUIK
Topsnelheid 118 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 118 km/u.
Gemiddeld verbruik 9.5 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN
All risk f 420.—, W.A. f 140.— p.j.

WEGENBELASTING
f 104.— per jaar.

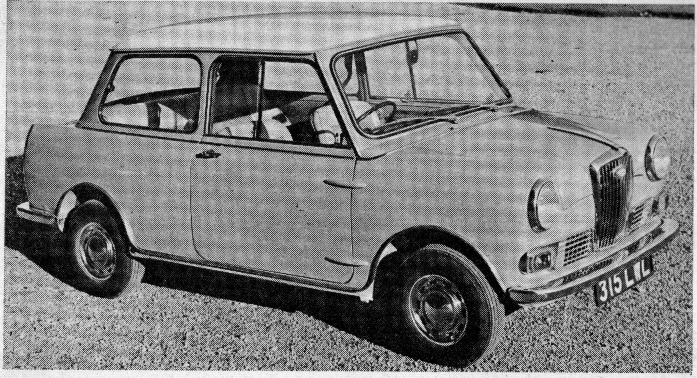
TYPES EN PRIJZEN
Wartburg 1000 de Luxe f 5.250.—.
Stationwagen f 6.555.—.

FABRIKANT
VEB Automobilwerke, Eisenach, Deutsche Demokratische Republik.

IMPORTEUR
De Binckhorst Auto en Motor Import N.V. Binckhorstlaan 312, Den Haag.

WOLSEILEY   Hornet

37½ pk   848 cc   117 km/u   1 op 15   f 6.675.—



Luxer ingerichte en beter afgewerkte versie van de originele en populaire Austin en Morris 850 modellen. Motor is identiek, carrosserie iets gewijzigd door een vergrote kofferruimte en traditionele Wolseley grille.

MOTOR
4 cilinder in lijn, 4-takt, watergekoeld, dwars in de wagen geplaatst, de voorwielen aandrijvend.
Boring x slag 62.9 x 68.26 mm.
Inhoud 848 cc.
Compressie verh. 8.3 : 1.
Vermogen 37.5 pk bij 5500 t.p.m.
Koppel 6.2 mkg bij 3450 t.p.m.
Electrische installatie 12 Volt.
Tankinhoud 25 ltr.
Vereiste brandstof: superbenzine.

TRANSMISSIE
Normale plaatkoppeling. 4 versnellingen vooruit, waarvan 2, 3 en 4 synchromesh.
Versnellingshefboom centraal in de vloer.

CHASSIS EN CARROSSERIE
Zelfdragende carrosserie. 2 portieren, 4 zitplaatsen.
Vering: vóór en achter onafhankelijk met rubber veer-elementen.
Trommelremmen rondom.
Lengte 3.27 mtr, breedte 1.40 mtr, hoogte 1.35 mtr.
Draaicirkel 9.45 mtr.
Gewicht 585 kg.
Bandenmaat 5.20 - 10.

PRESTATIES EN VERBRUIK
Topsnelheid 117 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 105 km/u.
Gemiddeld verbruik 6.5 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN
All risk f 445.—, W.A. f 150.— p.j.

WEGENBELASTING
f 48.— per jaar.

TYPES EN PRIJZEN
Wolseley Hornet f 6.675.—.

FABRIKANT
Wolseley Motors Ltd. (B.M.C.)
Cowley, Oxford, England.

IMPORTEUR
C.V. Automobielbedrijf Dirk van der Mark, Gilles van Leedenberghstraat 110-114, Amsterdam.

DE ALKENREEKS

BEELD-ENCYCLOPEDIE

GROEP 1

16 Actuele Vliegtuigen
21 Supers. Vliegtuigen
36 Fokker
41 Russische Vliegtuigen
45 Reis door het Heelal
47 Verkeersvliegtuigen
56 Beroemde Straaljagers
61 Luchthaven Schiphol
62 Zweefvliegen
63 Ruimtevaart
68 Helikopters
69 Luchtvaart 1963
71 Onze Kon. Luchtmacht

GROEP 2

42 Locomotieven
49 Karts-Skelters
65-6-7 Alle Auto's I-II-III
70 Automerken I
72 Trams
74 Race auto's 1963
75 Wegrace en Motocross
76 Toer-, Sportbr.fietsen

GROEP 3

25 Sterrenkunde
34 Gesch. Scheepvaart
39 Diepzeeduiken
53-4 Oorlogsschepen I-II
64 Koopvaardijschepen
73 Ned. Zeevisserijsch.

GROEP 4

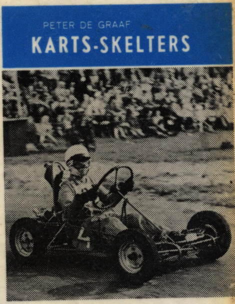
26-35 Gesch. Muziek I-II
27-8 Opera I-II
40 Bach
46 Jazz Orkesten

GROEP 5

23 Ballet
37 Klass. en Mod. Ballet
38 Nationale Balletten
44 Ballroom Dancing
59 Galerij der Mode

GROEP 6

3 Calligrafie
10-18 Letters I-II

GROEP 7

50 Kamperen
55 Postzegels